

UNIVERSIDADE DE LISBOA
FACULDADE DE ARQUITETURA
FACULDADE DE BELAS-ARTES



Registos de passagens
As escritas no porto da Horta

Anna Bouillet

Trabalho de Projeto
Mestrado em Práticas Tipográficas e Editoriais Contemporâneas

Trabalho de Projeto orientado pelo Prof. Doutor Jorge dos Reis
e pelo Prof. Emerson Eller.

2017

DECLARAÇÃO DE AUTORIA

Eu Anna Bouillet, declaro que o presente trabalho de projeto de mestrado intitulado “Registos de passagens: as escritas no porto da Horta”, é o resultado da minha investigação pessoal e independente. O conteúdo é original e todas as fontes consultadas estão devidamente mencionadas na bibliografia ou outras listagens de fontes documentais, tal como todas as citações diretas ou indiretas têm devida indicação ao longo do trabalho segundo as normas académicas.

A Candidata

Anna Bouillet

Lisboa, [19 dezembro de 2017]

RESUMO

A marina da Horta, cidade principal da ilha do Faial nos Açores, apresenta uma paisagem tipográfica surpreendente devido à sua diversidade e à sua posição geográfica isolada no meio do oceano Atlântico Norte. Conforme à tradição, cuja origem nos é desconhecida, cada navegante de escala pinta o seu nome e a data da sua passagem. Expostas ao ar livre, as marcas desaparecem sob a ação dos elementos naturais e do Tempo. No entanto, o espaço portuário permanece colorido, à imagem de um palimpsesto, as pinturas renovam-se com o fluxo constante de iatistas a atracar na Horta. Embora sendo atribuída a uma superstição (“quem não pintar vai ter um azar na sua viagem”), a razão deste fenómeno gráfico está relacionada com o ato de deixar uma marca de si num lugar vivido através da experiência da viagem.

Por mais fascinantes que sejam, as pinturas nunca foram investigadas desde uma perspetiva gráfica. Por isso, esta dissertação propõe estudar de que forma os navegantes escrevem a sua passagem pelo porto da Horta. Pretende concretizar-se através de uma revisão de literatura que evidencie o laço entre passagem e escrita, assim como a contextualização e uma análise dos letreiramentos da marina. Recorreu-se a pesquisa de campo para desenvolver este último ponto, nomeadamente, com entrevistas de habitantes e de navegantes, um recurso à bibliografia local e a criação de um registo de mil fotografias das pinturas baseada numa metodologia exploratória. A parte prática deste trabalho de conclusão de mestrado consiste em criar um livro que apresenta o material fotográfico recolhido ao longo da pesquisa. Assim, este projeto editorial aspira prolongar o movimento de passagem mencionado desde o início da investigação por meio de um objeto impresso que faz circular a variedade das letras pintadas no concreto da marina hortense para outros horizontes.

Palavras-Chave:

Açores; escrita; navegação; passagem; tipografia.

ABSTRACT

The Marina of Horta, main city of Faial Island, Azores, presents a surprisingly typographical view, due to its diversity and its geographical position, isolated in the midst of the North Atlantic Ocean. Due to a tradition of unknown origin, each sailor docking at the harbour paints their name and date of passage. Exposed to open air, the markings disappear under the action of natural elements and time. Nevertheless, the harbour area remains colourful; like the image of a 'palimpsest', the paintings are renewed with the constant flux of sailors docking at Horta. Although attributed to a superstition ("those who don't paint will have bad luck on their trip"), the reason for this graphic phenomenon is related to leaving behind a mark of your own in a place lived through the experience of travel.

As fascinating as they are, the paintings were never investigated from a graphic perspective. Therefore, this essay aims to study in which way the sailors write their passage through the harbour of Horta. It pretends to be fulfilled through a revision of literature that shows the connection between passage and writing, as well as contextualization and an analysis of the Marina's lettering. A field trip was appointed to develop this last issue, namely by interviewing locals and sailors, research of local bibliography, and by creating a registry of one thousand photographs of the paintings based on an exploratory methodology. The practical part of this Master's Final Essay, consists of creating a book that presents the photographic material collected throughout the research. Therefore, this editorial project aspires to prolong the passage movement mentioned since the beginning of this investigation, by means of a printed object that will circulate the variety of letters painted on the concrete of Horta's Marina to other horizons.

Keywords:

Azores; writing; navigation; passage; typography.

DEDICATÓRIA / AGRADECIMENTOS

Quero dedicar este trabalho aos açorianos e aos navegantes encontrados durante a pesquisa. Eles souberam transmitir os seus conhecimentos e as histórias com muita generosidade. Eu agradeço especialmente a Tiago Simões da Silva pelas suas preciosas indicações e pela inesquecível visita à Casa dos Açores em Lisboa, a José Azevedo do Peter Café Sport que esteve sempre disponível e me abriu os arquivos da sua família, a Vítor Azevedo, que partilhou as suas fotografias e o seu tempo comigo, a Diogo, José Lobão, Armando Castro do Portos dos Açores do Faial e José Decq Mota do Clube Naval, pelas informações sobre o porto e as suas passagens, a Genuíno Madruga, Nelly, João e Eva, estrelas que me contaram as suas viagens através dos oceanos. Agradeço igualmente aos meus orientadores, Jorge dos Reis e Emerson Eller, pelo mergulho no mundo das letras e o apoio na pesquisa. Por fim, agradeço às minhas amigas Carolina Barreiros, Ana Gariso, pelas suas revisões, à Rita Máximo pela sua grande ajuda ao longo deste trabalho, e à minha família, com a qual descobri os Açores em primeiro lugar.

Índice

Introdução.....	1
Motivos	1
Objetivos	2
Metodologia	3
1. Ao passar no mundo.....	7
1.1. Itinerâncias	7
1.2. O efeito da modernidade	10
1.3. Passar pela Horta.....	14
2. Registos gráficos das passagens	16
2.1. Traçar o movimento	16
2.2. A escrita como memória	18
2.3. Escrever a paisagem.....	21
3. As letras do porto da Horta.....	23
3.1. O contexto açoriano e faialense	23
3.2. Lugares e origem das escritas.....	28
3.3. Paisagem tipográfica do porto.....	30
<i>Letreiramento e tipografia</i>	<i>32</i>
<i>Classificação dos letreiramentos</i>	<i>33</i>
<i>Cores e desenhos</i>	<i>39</i>
<i>Resultados</i>	<i>42</i>
4. O livro como prolongamento da viagem	44
Conclusão.....	48
Bibliografia	50
Anexos	53
Anexo 1 - Diário de pesquisa	54
Anexo 2 – Entrevistas.....	59
Anexo 3 – Livros de honra do Peter Café Sport.....	70
Anexo 4 – Páginas de blogs de navegantes	74
Anexo 5 – Fotografias dos navegantes encontrados a pintar na marina.....	86

Ilustrações

Figura 1 - Tipos de marcas mantidas fora da pesquisa (roupas íntimas, escrita original, azulejos). Fotografia da autora	5
Figura 2 - Mapa dos barcos em circulação no mundo. https://www.marinetraffic.com , consultado o dia 17 de novembro de 2017	6
Figura 3 – <i>Passage</i> parisiense. Walter Benjamin, <i>Paris capitale du XIXe siècle</i> (1989)12	
Figura 4 - Malha (esquerda), rede (direita). Tim Ingold, <i>Lines: a brief history</i> (2007) p.82	12
Figura 5 - Mapa do metro de Londres em 1908. Roxane Jubert, <i>Graphisme, typographie, histoire</i> (2005) p.237	13
Figura 6 - Mapa do metro de Londres realizado em 1931 por Harry Beck. Roxane Jubert, <i>Graphisme, typographie, histoire</i> (2005) p.237	13
Figura 7 - Mapa da viagem do barco <i>Gregal</i> . A linha vermelha indica o percurso realizado quando difere do trajeto inicial. http://www.le-gregal.com/2008/05/le-trajet-prvu.html consultado o dia 26 de setembro de 2017	15
Figura 8 – A obra <i>The green line</i> (2004) de Francis Alÿs, http://francisalys.com/the-green-line/ consultado o dia 20 de agosto de 2017.....	17
Figura 9 - Correntes marítimas no oceano Atlântico Norte. http://afmata-tropicalia.blogspot.pt/ consultado o dia 20 de agosto de 2017	24
Figura 10 - Mapa dos Açores. Direção regional de Turismo dos Açores (2016).....	24
Figura 11 - Mapa da baía protegida de Horta e de Porto Pim. Imagem da autora	26
Figura 12 - Vista de uma parte da marina hoje em dia. Fotografia da autora	26
Figura 13 - Fotografia de João Carlos Fraga que mostra uma pintura do paredão na “década de 50”, Carlos Lobão, <i>Pinturas dos mares</i> (2003)	29
Figura 14 - Uma pintura está no canto inferior à direita da imagem. Fotografia de 1956 do estabelecimento faialense FotoJovial	29
Figura 15 - Formas de base das pinturas (triangular, retangular, circular, outra). Fotografias da autora	31
Figura 16 – Uso de ferramentas inapropriadas por Nelly (esquerda) e Eva (direta). Fotografias da autora	32
Figura 17 - Letras sem serifas do porto (grotesca regular e uma sem serifa irregular). Fotografias da autora	36
Figura 18 - Letras Scripts do porto (Caligráfica regular, Cursiva regular, Caligráfica irregular típica do País Basco, Cursiva irregular). Fotografias da autora.....	36
Figura 19 - Letras Serifadas do porto (Egípcia, Moderna, Transicional). Fotografias da autora	37
Figura 20 - Letras Quadradas do porto. Fotografias da autora	37
Figura 21 - Dois tipos de letras Inusitadas do porto. Fotografias da autora	38
Figura 22 - Letras Mistas do porto. Fotografia da autora	38
Figura 23 - Caracteres não-latinos (alfabetos árabe e cirílico). Fotografias da autora..	39
Figura 24 – O Código internacional de sinais (esquerda) e uma pintura do porto que refere nele (direita), http://www.revistaoperacional.com.br/wp-content/uploads/2014/06/Simbologia-universal.jpg e fotografia da autora.....	40
Figura 25 - Capa do livro. Imagem da autora.....	45
Figura 26 - Primeiro caderno do livro - Imagem da autora	45
Figura 27 - Segundo caderno do livro - Imagem da autora	46
Figura 28 - Terceiro caderno do livro - Imagem da autora	46
Figura 29 - Terceira parte do livro - Imagem da autora	47
Figura 30 - Colophon - Imagem da autora	47

Gráficos

Gráfico 1 - Letras regulares e irregulares. Gráfico da autora	35
Gráfico 2 - As categorias de letras presentes no porto da Horta. Gráfico da autora	35
Gráfico 3 - Cores usadas nas pinturas da marina. Gráfico da autora	40
Gráfico 4 - Temas presentes nas pinturas da marina. Gráfico da autora	42

Introdução

Motivos

No porto da Horta, cidade principal da ilha do Faial, nos Açores, encontra-se uma paisagem tipográfica singular: cada navegador que faz escala na marina costuma pintar à mão o nome do seu barco e a data da sua passagem. Desde simples letras bastão até letreiramentos, observa-se uma diversidade surpreendente de estilos tipográficos. Expostas com toda a sua fragilidade às ações combinadas do sol, do vento e da chuva, as letras dos navegantes apagam-se. No entanto, a superfície cinzenta da marina permanece colorida. Trata-se de um palimpsesto ao ar livre desvelando uma atividade de passagem própria à “cidade-mar” (Barreira, 1995, p. 80).

A globalização e as evoluções tecnológicas mudaram, consideravelmente, os nossos modos de vida, em particular, ao nível dos deslocamentos e da comunicação. Frente a essas alterações e à predominância da comunicação digital, a permanência de escritas manuscritas deixadas por anónimos nos lugares que eles atravessam surgiu como tema de interesse e de pesquisa para a realização deste trabalho. Elas salientam um laço entre os cidadãos e o espaço que os rodeia e refletem uma cultura vernacular. Se os grafitis têm uma bibliografia consequente estes últimos anos, outros casos pertencentes ao grupo das escritas vernaculares estão ainda pouco estudados, conforme explica Béatrice Fraenkel:

Trata-se de práticas culturais, das quais estamos poucos conscientes, elas não têm um valor particular, parecem condenadas à indiferença ou ao esquecimento. No entanto, elas merecem toda a nossa atenção porque nos revelam aspetos da nossa vida coletiva que estão ligados outro tanto ao nosso uso individual da língua quanto à nossa experiência de sujeito social.¹ (Fraenkel, 2005, p. 56)

Por não serem valorizadas, as letras expostas ao ar livre estão suscetíveis a desaparecer a cada instante, tornando-se por isso muito necessárias a documentação e difusão da sua presença. Existem algumas iniciativas tanto a nível teórico, como na área do design gráfico e da tipografia. Podemos citar, nomeadamente, os grupos de investigadores

¹ Tradução nossa. No original “Il s’agit de pratiques culturelles dont nous sommes peu conscients, elles n’ont pas de valeurs particulières, elles semblent vouées à l’indifférence ou l’oubli. Elles méritent pourtant toute notre attention car elles nous révèlent des aspects de notre vie collective qui tiennent tout autant de notre usage individuel de la langue que de notre expérience de sujet social.”

europeus em ciências humanas e de pesquisadores brasileiros que estudam os letramentos produzidos por pintores-letristas e cuja profissão tende a desaparecer. O presente trabalho académico propõe combinar ambas as referências para apoiar a análise dos artefactos.

Segundo depoimentos de habitantes da ilha, os responsáveis pelo porto já levantaram algumas possíveis soluções para conservar as pinturas, tais como empregar um pintor-letrista que as refizesse para não se apagarem ou um fotógrafo que as registasse todos os anos. No entanto, nenhum desses projetos foi concretizado². Conformes com essa preocupação de preservação, existem iniciativas individuais através de:

- Publicações fotográficas como os livros de Carlos Lobão (2003, 2009) ou o folheto de postais de Mário Duarte (1988), que mostra as primeiras pinturas da marina em 1986. Esses documentos encontram-se maioritariamente na Biblioteca Nacional de Lisboa e na Biblioteca e Arquivo Regional João José da Graça na Horta.
- Exposições locais, nomeadamente, do fotógrafo faialense Vítor Azevedo.

Além de serem arquivos preciosos, estes registos picturais constituem a única literatura que trata do tema, não havendo outros textos que proponham a sua análise. Por muito famosas que sejam, e sempre mencionadas nos guias turísticos, as pinturas do porto da Horta não foram estudadas de maneira aprofundada. Por outro lado, existe um número consequente de livros tratando da história local dos Açores e do Faial que poderão ajudar-nos a contextualizar a prática dos navegantes ao longo do tempo e relacionar a diversidade tipográfica com o número das passagens na ilha. Portanto, tentaremos responder à questão seguinte: de que forma os navegantes registam a sua passagem pelo porto da Horta na ilha do Faial (Açores)?

Objetivos

O objetivo geral desta dissertação é o de aprofundar o olhar que existe sobre as letras do porto da Horta a partir da perspectiva das escritas de passagem até à diversidade tipográfica existente. Pretende-se concretizar esse objetivo através dos pontos seguintes:

² Entrevista de Vítor Azevedo, anexo 2.

- Relacionar as noções de passagem e de escrita;
- Juntar a bibliografia relevante sobre o tema;
- Documentar a paisagem tipográfica do porto da Horta através de uma análise das pinturas;
- Realizar um objeto editorial que contribua para o registo das letras da marina.

Metodologia

Esta dissertação parte de uma abordagem teórica para chegar ao estudo das pinturas e ao projeto que as apresenta. Para entendermos melhor os tipos de circulações dos navegantes que param no porto da Horta, o primeiro capítulo propõe definir o conceito de passagem como itinerância e a sua evolução na modernidade. Num segundo momento, focar-nos-emos sobre os registos gráficos que emanam dessas passagens e o papel que desempenha a escrita manuscrita. Essas duas primeiras partes apoiam-se em trabalhos de ciências humanas, nomeadamente, os de Michel de Certeau (1994), de Tim Ingold (2007) e de Béatrice Fraenkel (2005). O terceiro capítulo analisa as pinturas dos navegantes da marina, baseando-se numa metodologia da pesquisa de campo. Emerson Eller (2014), Fátima Finizola (2010) e Mariana Sampaio (2012), do núcleo de pesquisadores brasileiros mencionado anteriormente. Constituíram referências essenciais, tanto na definição de um letreiramento como na elaboração da classificação.

Embora existam semelhanças entre as escritas vernaculares do Brasil e as do porto da Horta, trata-se de duas práticas diferentes. A primeira é realizada por pintores-letristas que desenham regularmente letras em cartazes e amostras de lojas, enquanto a segunda é o resultado de uma passagem, ou seja, a marina é uma acumulação de escritas singulares. Essas diferenças vão necessitar de uma adaptação dos modelos de referência ao contexto da ilha do Faial (em particular os grupos de classificação). Numa última parte, apresentar-se-á o objeto editorial que acompanha este trabalho académico.

Durante as viagens realizadas aos Açores, tiraram-se mais de duas mil fotografias dos artefactos com a intenção inicial de ter um registo fotográfico da totalidade das pinturas. Essa abordagem pareceu errada e contrária à essência do lugar tendo em conta o movimento constante das pinturas. Por essa razão, escolheu-se um outro tipo de recolha fotográfica dita exploratória. De acordo com a metodologia de Finizola (2010, p. 79),

tentou-se captar os estilos gráficos mais diversos possíveis com o fim de ter uma visão abrangente do espaço portuário.

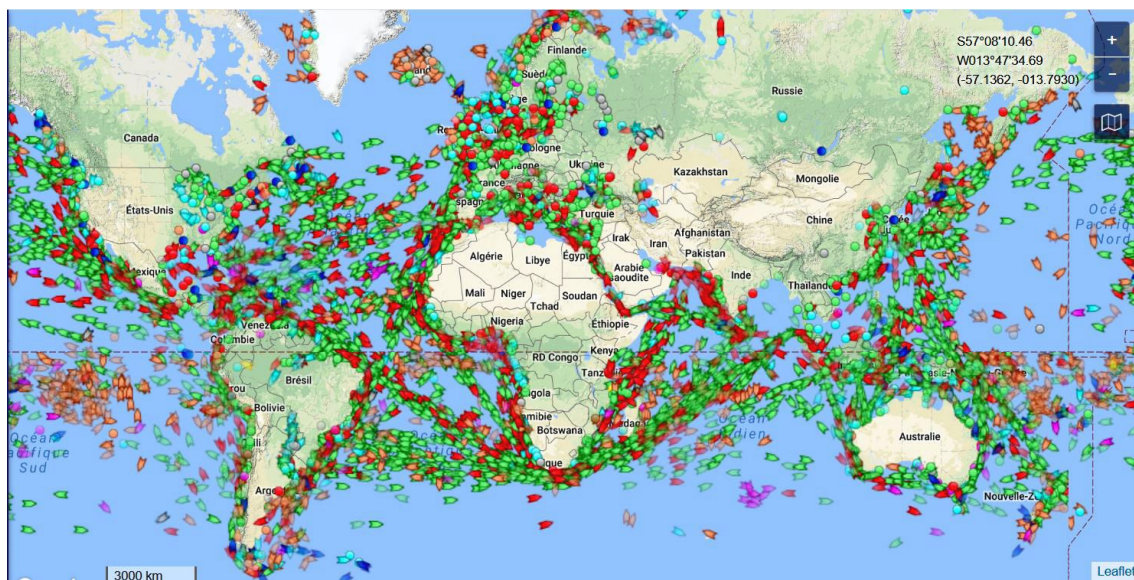
Além das pinturas à mão, encontraram-se outros meios que não se enquadram nos estilos tipográficos e foram mantidos fora do material de estudo. Esses modos criativos compreendem o recurso a técnicas mistas para deixar uma marca tal como objetos (nomeadamente camisas e roupas íntimas) fixados com fibra de vidro, azulejos, mosaicos e outros tipos de escritas originais feitas com materiais recuperados dos barcos (cabos, pedaços de madeira, mástique, etc.). Assim, a seleção fotográfica foi restrita a mil imagens, excluindo igualmente as letras que tinham uma visibilidade fraca, tornando difícil o trabalho de classificação (tais como terminações apagadas).

Para entender o contexto da baía e das suas passagens o ponto de partida foi o encontro direto com os habitantes. Com esse intuito conversou-se com pessoas que se relacionavam com este tema através da prática da navegação ou que registaram fotograficamente as pinturas, como Armando Castro e José Lobão da entidade Portos dos Açores do Faial, José Azevedo do Peter Café Sport e Vítor Azevedo, fotógrafo. Vários encontros e conversas inicialmente informais permitiram estabelecer um contacto mais próximo em conjunto com a realização de entrevistas gravadas de tipo semi-estructurada presentes em anexo.

Em relação aos tripulantes, e pelas razões apresentadas a seguir, adotou-se um outro método. O facto de eles aparecerem aleatoriamente e de estarem muito atarefados (nas reparações e o reabastecimento do seu barco), permitiu apenas encontros pontuais. Por isso, privilegiaram-se conversas informais e não gravadas com pessoas que estavam a realizar as suas pinturas. Vê-los pintar permite também compreender e determinar as variações e aspetos recorrentes da prática dos navegantes ao deixar a sua marca. As trocas foram transcritas sob a forma de notas num diário de pesquisa. As pessoas que desejavam ficar anónimas no presente trabalho são mencionadas com um nome falso.



Figura 1 - Tipos de marcas mantidas fora da pesquisa (roupas íntimas, escrita original, azulejos). Fotografia da autora



1. Ao passar no mundo

Tornamo-nos homem no mundo andando. Achille Mbembe

Hoje em dia é possível seguir em direto as circulações marítimas através do mundo por meio de *websites*³. Esta visão do planisfério coberto por inúmeros pontos correspondentes a barcos é fascinante (figura 2). Traçados por satélite, é preciso atualizar regularmente a página para seguir os movimentos a ocorrer, alterando deste modo as posições precedentes. Esta constante atividade fala de passagem, isto é, o “ato ou efeito de passar”⁴. Ao ler esta definição surgem dois sentidos. O primeiro seria a imagem de uma estrela cadente, um momento fugaz desaparecendo tão rapidamente quanto tivesse surgido. Essa metáfora reflete o efêmero da existência humana como a ação irremediável do Tempo. Uma segunda aceção que inclui o espaço designa formas de deslocação, sobre as quais esta parte do trabalho se vai debruçar.

1.1. Itinerâncias

A exemplo das correntes marítimas e dos ventos, o mundo sempre foi composto de inúmeros fluxos. A esses primeiros fenómenos naturais juntam-se os movimentos migratórios dos animais e dos homens. Usamos aqui a palavra *migratório* segundo a sua origem latina “migratio”, que significa “passagem de um lugar para um outro.”⁵ Na escrita Maia, o conceito de viagem traduz-se através do desenho de uma pegada num caminho (Calvet, 1996, p. 14). Se procurarmos a etimologia da palavra *passagem*, observamos que vem do latim “passare” derivado de “passus” ou “passo” na língua portuguesa⁶. Ambos os casos, afastados quer pela sua origem geográfica quer pela cronologia, mostram que a itinerância está inicialmente ligada à marcha e ao pé.

³ MarineTraffic: Global Ship Tracking Intelligence | AIS Marine Traffic. Consultado o dia 17 de novembro de 2017. <https://www.marinetraffic.com>

⁴ Priberam, Dicionário da Língua Portuguesa. 2013. Passagem. *Dicionário Priberam da Língua Portuguesa*. [Online] 2013. [Citação: 27 de maio de 2017]. <https://www.priberam.pt/dlpo/passagem>.

⁵ Priberam, Dicionário da Língua Portuguesa. 2013. Migração. *Dicionário Priberam da Língua Portuguesa*. [Online] 2013. [Citação: 14 de junho de 2017]. <https://www.priberam.pt/dplo/migra%C3%A7%C3%A3o>.

⁶ Priberam, Dicionário da Língua Portuguesa. 2013. Passar. *Dicionário Priberam da Língua Portuguesa*. [Online] 2013. [Citação: 27 de maio de 2017]. <https://www.priberam.pt/dlpo/passar>.

Os modos de deslocação lenta (tais como a caminhada, a navegação, etc.) suscitam uma interação entre o andante e o que o rodeia. Esse contacto manifesta-se nomeadamente pela observação e pela memorização de pistas cujos pontos de referências são apenas perceptíveis pelos experientes. Genuíno Madruga, morador na ilha do Faial, fez duas circum-navegações sozinho. Quando interrogado sobre como é possível notar a passagem de um oceano para outro, ele contou que se veem mudanças nas correntes, no clima, na cor das águas⁷. A sua resposta corresponde também aos relatos de antropólogos (Ingold, 2007, pp. 75-76) sobre a orientação de vários povos:

No mar, os Polinésios mantêm o rumo sem bússola graças ao reflexo, à superfície, da natureza dos fundos, pelos fragmentos à deriva ou pelos sinais da brisa proveniente deste ou daquele azimute incidindo nas grandes vagas com direção constante. Na Sibéria, os Koriaks orientam-se pelas marcas do vento na neve. (Leroi-Gourhan, 1984, pp. 119-120)

Além de estar atento ao seu ambiente, o viajante pratica os espaços atravessados. Esta ideia foi exposta por Michel de Certeau (1994, p. 204) que associa o percurso ao conceito de “fazer”, ou seja, através da sua locomoção, o itinerante adquire então um papel de ativação do espaço. Esse último define-se como “[...] cruzamento de móveis. É de certo modo animado pelo conjunto dos movimentos que aí se desdobram” (de Certeau, 1994, p. 202). Tim Ingold (2007), no seu estudo sobre as linhas, segue igualmente neste sentido. O antropólogo distingue dois tipos de passagens, o transporte, que veremos mais adiante, e o trajeto (*wayfaring*), que designa simultaneamente a deslocação e o andejo:

O viandante está continuamente em movimento. Mais concretamente ele é o seu próprio movimento. [...] o viandante realiza-se no mundo como uma linha que viaja.⁸ (Ingold, 2007, pp. 75-76)

Quando várias dessas linhas se cruzam, elas formam um conjunto emaranhado chamado de “malha” (Ingold, 2007, p. 108), semelhante à definição do espaço supramencionada.

Baseando-se na conceção do filósofo Merleau-Ponty, para quem a existência e o espaço são indissociáveis, Michel de Certeau (1994, p. 202) caracteriza esta ligação da maneira seguinte: “Essa experiência é relação com o mundo”. Muitas narrativas ilustram esse vínculo através de um paralelo entre o caminho percorrido e a aprendizagem feita no

⁷ Anexo 1, Segunda-feira 20 de fevereiro de 2017.

⁸ Tradução nossa. No original “The wayfarer is continually on the move. More strictly he is his movement. [...] the wayfarer is instantiated in the world as a line of travel.”

decorrer da vida. Para insistir sobre esta noção de participação ativa podemos citar Tim Ingold (2007, p. 81) que fala do itinerante enquanto habitante, isto é: “O habitante é mais alguém que participa de dentro no próprio processo contínuo de constituição do mundo [...]”.⁹ Neste caso, a palavra *habitar* não é usada no sentido de ter um alojamento fixo, mas sim como “estar presente”¹⁰ referindo-se a um verso de Hölderlin; “poeticamente o homem habita a terra” (Faupin, Boulanger, & Piron, 2010, p. 10). Enquanto forma de passar no mundo, a itinerância traduz um modo de vida onde o viajante interage e faz parte integrante da paisagem atravessada. “Viajar... [é] uma maneira de ser... o acto de viajar de ou para um lugar específico desempenha um papel na definição de quem é o viajante.”¹¹ (Aporta *apud*. Ingold, 2007, p.76)

O incremento da sedentarização e dos hábitos citadinos tornou essas práticas marginais ou ocasionais. Podemos citar o exemplo dos *Hobos*. Inicialmente trabalhadores itinerantes, são pessoas que se deslocaram entre o fim do século XIX e a primeira metade do século XX nos Estados Unidos. Entre eles, Jack London (1997) relata a sua experiência na obra *Vagabundos cruzando a noite*. Durante a modernidade, as itinerâncias foram usadas pelas vanguardas culturais para questionar o meio urbano e a relação que temos com o mundo. Assim, Guy Debord (1956) escreveu *A teoria da deriva* com o propósito de desconstruir o padrão funcionalista da cidade a favor de circulações e encontros mais livres. O membro da Internacional Situacionista fala de “Grande Passagem psicogeográfica”¹² (Faupin, Boulanger, & Piron, 2010, p. 68), designando, deste modo, a criação de novas experiências de vida e *situações* através da prática da deriva em vários ambientes. Mais recentemente artistas voltaram a usar essa forma de passagem tais como Richard Long *A line made by walking* (1967) ou Francis Alÿs *The green line* (2004) cujo trabalho veremos mais detalhadamente no próximo capítulo.

⁹ Tradução nossa. No original “The inhabitant is rather one who participates from within in the very process of the world’s continual coming into being [...]”

¹⁰ Priberam, Dicionário da Língua Portuguesa. 2013. *Habitar*. *Dicionário Priberam da Língua Portuguesa*. [Online] 2013. [Citação: 14 de agosto de 2017]. <https://www.priberam.pt/dlpo/habitar>.

¹¹ Tradução nossa. No original “Travelling... [is] a way of being... The act of travelling from or to a particular location plays a part in defining who the traveller is.”

¹² Tradução nossa. No original “Grand Passage psychogéographique”

1.2. O efeito da modernidade

A partir dos meados do século XVIII e durante o século XIX, a revolução industrial levou profundas mutações às sociedades ocidentais. O conceito espaço-tempo foi transtornado pela mecanização dos meios de circulação e a passagem convertida da experiência itinerante numa mera conexão entre dois pontos.

Walter Benjamin (1989) analisa a presença do ferro nas construções da época como reflexo dessa nova forma de se mover. Assim, o metal que serviu no fabrico dos carris de comboio (emblemático do século e fator considerável de aceleração) foi igualmente usado na arquitetura dos lugares transitórios. “Evitamos o ferro na construção dos prédios de habitação e usamo-lo nas passagens, nos halls de exposição, nas estações [...]”¹³ (Benjamin, 1989, p. 36). O filósofo estuda, em particular, um elemento típico da paisagem parisiense chamado de *passage* (passagem). Surgidos por volta de 1822, são corredores estreitos povoados de lojas e cujo telhado deixa passar a luz natural por uma estrutura de ferro e vidro. Eles atravessam interiormente um quarteirão criando uma ligação entre duas ruas remotas. A dupla função destes lugares caracteriza então a época: o consumo e a circulação direta. Ocorreu uma transformação dos deslocamentos que Tim Ingold enuncia sob o termo de “transporte” e define como uma perda de contacto com o ambiente:

O transporte é distinto não pelo emprego do sentido mecânico, mas pela dissolução do laço íntimo que, na itinerância, une a locomoção à percepção. O viajante transportado torna-se um passageiro, que não se mexe por si, mas é deslocado de um lugar para o outro. O que ele vê, entende e sente durante o transporte não tem nenhum impacto no movimento que o faz avançar.¹⁴ (Ingold, 2007, p. 78)

Devido à suspensão do tempo durante o transporte, o passageiro caracteriza-se pela passividade à espera da chegada. A sua vida compõe-se de sequências em lugares longínquos entre as quais existem zonas cinzentas de transição. Considerados como desnecessários, esses momentos tendem a ser suprimidos por meio de uma aceleração crescente que induz uma anulação das distâncias e uma intensificação dos fluxos (Rosa,

¹³ Tradução nossa. No original “On évite le fer dans la construction des immeubles d'habitation et on l'emploie pour les passages, les halls d'exposition, les gares [...]”

¹⁴ Tradução nossa. No original “Transport, then, is distinguished not by the dissolution of the intimate bond that, in wayfaring couples locomotion and perception. The transported traveler becomes a passenger, who does not himself move but is rather moved from place to place. The sights, sounds and feelings that accost him during the passage have absolutely no bearing on the motion that carries him forth.”

2010, p. 45), como se pode ver com o exemplo das telecomunicações. Antigamente trazidas por cavalos, na atualidade, as notícias foram desmaterializadas com o telégrafo e atingem uma velocidade de transmissão quase instantânea via Internet. No entanto, Hartmut Rosa (2010, p. 129) revela profundas consequências da celeridade nos nossos modos de vida tais como a alienação ou o sentimento de encolhimento do planeta.

Os fluxos formam então conjuntos interligados de naturezas diversas que organizam a cidade sob a forma de grelhas sobrepostas. Rafael Cardoso (2012, p. 180) fala de rede composta por “pontos fixos e densos relacionados por vias de condução ou canais de transmissão”. Espalhado no conjunto dos territórios, este paradigma induz uma complexificação do mundo, ou seja “um sistema composto de muitos elementos, camadas e estruturas cujas inter-relações condicionam e redefinem continuamente o funcionamento do todo.” (Cardoso, 2012, p. 25). A figura 4 permite-nos visualizar as diferentes estruturas espaciais entre a malha evocada pelas itinerâncias e a teia urbana.

Elaborou-se uma rede informativa para ajudar na fluência dos deslocamentos e orientar o passageiro. Ela é composta por sinalizações ou “[...] indícios visuais, estes constituídos por linguagens e materializados em textos e imagens.” (Cardoso, 2012, p. 204). Ademais, os mapas oferecem uma representação global das redes. O plano de metro realizado por Harry Beck entre 1931 e 1933 para a cidade de Londres popularizou o uso desse sistema gráfico. Antes disso, os transportes públicos sobrepunham as estações à configuração geográfica, mas a criação de novas linhas saturou o documento de informações dificultando a sua compreensão. Harry Beck resolveu o problema com diagramas esquemáticos e uma abstração das distâncias reais (Jubert, 2005, p. 238). Esse grafismo informacional materializa então o desapego do passageiro ao seu ambiente.



Figura 3 – *Passage parisiense*. Walter Benjamin, *Paris capitale du XIXe siècle* (1989)

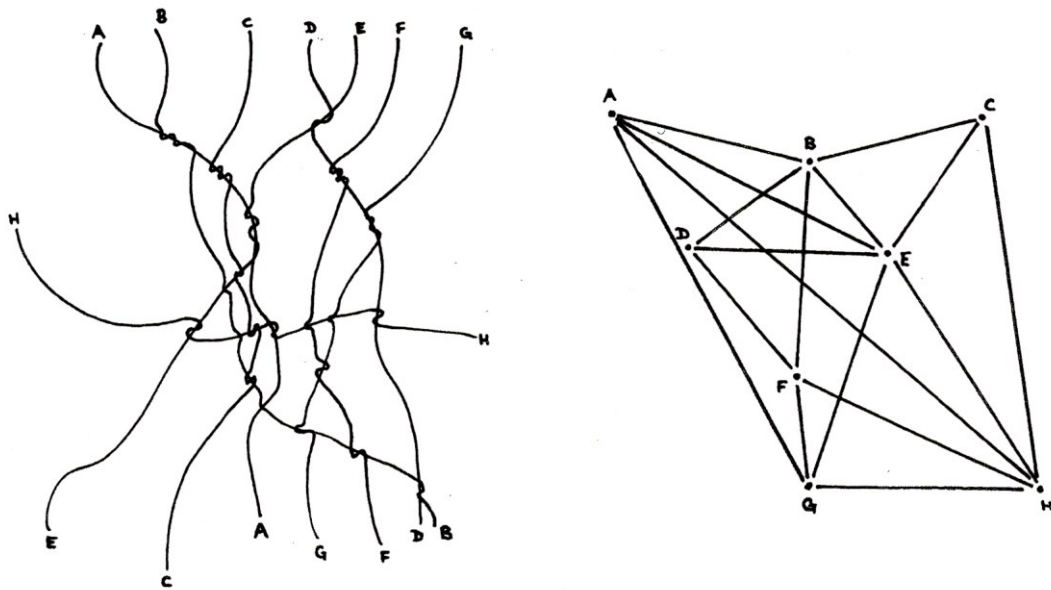


Figura 4 - Malha (esquerda), rede (direita). Tim Ingold, *Lines: a brief history* (2007) p.82



Figura 5 - Mapa do metro de Londres em 1908. Roxane Jubert, *Graphisme, typographie, histoire* (2005) p.237



Figura 6 - Mapa do metro de Londres realizado em 1931 por Harry Beck. Roxane Jubert, *Graphisme, typographie, histoire* (2005) p.237

1.3. *Passar pela Horta*

Em relação à comunidade dos navegantes que passam pela Horta, existem vários motivos de deslocação correspondentes a um ou dois tipos de passagem. Na lógica do transporte, *skippers* atravessam o Atlântico para entregarem um barco ao seu proprietário, e tal como as regatas, o objetivo é o de ligar dois destinos o mais rapidamente possível. Por outro lado, a pesquisa de campo, tanto os encontros como a leitura de diários online dos nautas, salientou maioritariamente uma prática itinerante. No blog onde relatam a sua viagem, os membros do barco *Gregal* comparam a sua intenção inicial com o percurso realmente efetuado (figura 6) e escrevem:

Isto é o trajeto previsto. O que por essência, nunca corresponde ao trajeto real. [...]. Seja ele como for, a viagem será a que quisermos fazer no dia a dia, pela vontade dos elementos que nos rodeiam.¹⁵ (Tom, 2008)

Para além desta visão dicotómica, um mesmo percurso pode alternar momentos de trajeto e de transporte (Ingold, 2007, p. 104). Recordamos um *skipper* que se encontrava na Horta e cujo leme já não podia virar para a esquerda¹⁶. Essa avaria introduziu aleatoriedade e imprevisto na sua trajetória. Tim Ingold vai mais longe afirmando que as práticas de itinerância infiltram sempre os interstícios das redes de transportes que enquadram as sociedades atuais.

A objetividade pura é tão ilusora como o transporte puro, e pelas mesmas razões. A ilusão só pode ser mantida pela supressão da experiência corporizada do movimento entre um lugar e o outro que é intrínseco à vida, ao desenvolvimento e ao conhecimento. (Ingold, 2007, p. 102)¹⁷

Por isso, nas partes seguintes focar-nos-emos unicamente no tipo de passagem itinerante.

¹⁵ Tradução nossa. No original “Ça c’est le trajet prévu. Celui qui par nature, ne correspond jamais au trajet réel. [...] Quoiqu’il en soit, le voyage sera celui qu’on voudra faire au jour le jour, au gré des éléments qui nous entourent.”

¹⁶ Anexo 1, Quinta-feira 11 de maio de 2017.

¹⁷ Tradução nossa. No original “Pure objectivity is as illusory as pure transport, and for much the same reasons. The illusion can only be sustained by suppressing the embodied experience of place-to-place movement that is intrinsic to life, growth and knowledge.”



Figura 7 - Mapa da viagem do barco *Gregal*. A linha vermelha indica o percurso realizado quando difere do trajeto inicial. <http://www.le-gregal.com/2008/05/le-trajet-prvu.html> consultado o dia 26 de setembro de 2017

2. Registos gráficos das passagens

*Cada vez que um nome é escrito, uma história é contada. É uma história curta: “Eu estive aqui”.*¹⁸ Stephen Powers

A presença humana manifesta-se através dos seus vestígios, inclusive pelo registo pictural e os signos gráficos. Os primeiros grafismos apareceram durante o Paleolítico sob a forma de entalhes paralelos e séries de pontos (Jubert, 2005, p. 18). A regularidade dos traços testemunha uma intencionalidade de deixar marcas relacionada com uma atividade passada cujos motivos hoje são misteriosos para nós. Existem diversas formas de materializar este percurso, como o uso da linha e da escrita que juntamente com diversos outros tipos de marcas que captam o movimento e resquícios da ação de traçar, formam uma memória das passagens. Torna-se ainda mais visível com o recurso à linguagem nomeadamente pela inscrição dos nomes no espaço público.

2.1. Traçar o movimento

O verbo *traçar* vem do latim “*tractiare*” (arrastar) e significa “representar por meio de traços”, “descrever [...] uma trajetória”¹⁹ sugerindo o registo por linhas do movimento contínuo e progressivo da passagem. As narrativas de viagens (reais ou míticas) e os desenhos cartográficos produzem este tipo de linha, ou seja, um elemento gráfico que transmite o trajeto por meio do seu traçado. “De facto, o movimento da linha traça a própria marcha no espaço real.”²⁰ (Ingold, 2007, p. 84)

A fim de questionar os espaços atuais, alguns artistas contemporâneos voltaram à ideia de itinerância, usando frequentemente a linha como sinal e inscrição do seu percurso na paisagem. À imagem destes, Francis Alÿs realizou *The green line* (figura 8) na cidade

¹⁸ Tradução nossa. No original “Every time a name is written, a story gets told. It’s a short story: ‘I was here’.” (Powers, 1999, p. 6)

¹⁹ Infopédia. 2003-2017. Traçar. *Dicionário Infopédia da Língua Portuguesa com Acordo Ortográfico*. [Online] Porto Editora, 2003-2017. [Citação: 19 de agosto de 2017]. <https://www.infopedia.pt/lingua-portuguesa/traçar>.

²⁰ Tradução nossa. No original “In effect, the ‘walk’ of the line retraces your own ‘walk’ through the terrain.”



Figura 8 – A obra *The green line* (2004) de Francis Alÿs, <http://francisalys.com/the-green-line/> consultado o dia 20 de agosto de 2017.

de Jerusalém, em 2004. A obra consiste numa marcha ao longo da *fronteira de 1949*²¹ com uma lata de tinta verde perfurada que deixa correr uma fina linha colorida atrás dos passos do artista, interrogando-se a relevância de um gesto poético num espaço político e *vice-versa*. “58 litros de tinta verde foram usados para traçar 24 km.”²² (Alÿs). Além do vídeo que documenta a performance em outros contextos (em galeria, por exemplo), o trajeto do artista fica visível nos lugares atravessados pela permanência do traçado. Aliás, ele materializa uma presença que já não é.

A escrita é um outro elemento linear que dá visibilidade ao movimento. Na sua obra, Michel de Certeau (1994) apoia a ideia de que a linha criada pela formação das letras é semelhante às deslocações. O autor fala do ato de escrever como “uma prática itinerante, progressiva e regulamentada – uma caminhada [...]” (de Certeau, 1994, p. 225). A mesma concepção encontra-se no texto *Variações sobre a escrita* de Roland Barthes (2009), no qual o gesto escritural é associado à lavra: “[...] a escrita, é a mão que pesa e avança ou arrasta, sempre no mesmo sentido, a mão em suma, que labora (donde a metáfora rural que designa a escrita bustrofédon após o vaivém dos bois ao longo do campo)”. Resultantes de uma passagem, ambos deixam traços retilíneos numa superfície, quer a página, quer a terra. Assim, na capacidade de registrar o próprio gesto de marcar, a escrita desenvolve uma função memorial.

2.2. A escrita como memória

De acordo com Roxane Jubert a escrita define-se como “[...] um conjunto de signos que se pode organizar espacialmente, pertencer a um arranjo específico, funcionar como um código e escrever uma linguagem.”²³ (2005, p. 19). O seu sistema mais antigo apareceu no IV milénio a.C., na Mesopotâmia, acompanhando as necessidades contabilísticas inerentes ao comércio e às cidades, então em vias de desenvolvimento na região (Calvet, 1996, p. 43). Inicialmente reservada a uma elite e veículo de poder, a escrita permitiu a difusão de informações, bem como a sua conservação (Breton & Proulx, 1997, p. 32), marcando dessa forma a entrada na época histórica. A teoria semiótica

²¹ Mais conhecida sob o nome de “Linha verde”, essa fronteira definida em 1949 separava os territórios israelitas da Jordânia até à Guerra dos Seis dias em 1967 e a ocupação de Israel no conjunto da zona.

²² Tradução nossa. No original “58 liters of green paint were used to trace 24 km.”

²³ Tradução nossa. No original “[...] un ensemble de signes pouvant s’organiser spatialement, relever d’un arrangement spécifique, fonctionner comme un code et inscrire un langage.”

afirma que a escrita transcreve as línguas (Calvet, 1996, p. 9). Opera-se então uma transição da oralidade por uma memória externa, dependente de um suporte. Pela sua capacidade de permanecer, a escrita torna-se um objeto autónomo do seu autor e assegura a transmissão do seu pensamento mesmo na sua ausência. Durante a Antiguidade e a Idade Média, as práticas de leitura permitiam “voltar a dar vida” aos pensamentos escritos, mostrando essa separação entre a oralidade considerada como vida e a escrita associada à morte (Babo, 2009, p. 45).

Além da conservação do conteúdo, Anne-Marie Christin (2009, p. 11) observa que os sistemas escriturais guardam também memória da forma. Neste sentido, os mitos relativos à sua invenção, como as diferentes origens etimológicas da palavra, não remetem para a linguagem, mas sim para o gesto físico de escrever e a impressão. Assim, a lenda chinesa conta que sob o reino de Huangdi, o escriba Cang Jie criou os ideogramas. Dotado de um duplo par de olhos, ele observou tanto o céu como as pegadas dos pássaros no chão e teve a ideia de reproduzi-los (Jubert, 2005, p. 22). Nas línguas indo-europeias, *escrever* tem o sentido de incisar, desenhar, e no caso do semítico, “[...] a raiz arabe *ktb* refere numa primeira parte a ideia de “traços” feitos pelos pés de um andante [...]”²⁴ (Calvet, 1996, pp. 25-26).

A escrita manuscrita apresenta-se como um sismógrafo que transcreve cada sacudidela. Aliás, o traço mostra irregularidades próprias aos gestos feitos pela mão que Steven Heller (2004, p. 6) nomeia de “carga emotiva da mão”. Isto corrobora com a definição de Louis-Jean Calvet, que entende a gestualidade e a picturalidade como componentes da escrita. Ambos os termos são explicados da seguinte maneira:

[...] a gestualidade entendendo sistemas por definição fugazes, e o da picturalidade, entendendo sistemas que podem perdurar, resistir ao tempo ou atravessar o espaço. [...] O gestual faz sentido aqui e agora no instante, o pictural faz ademais sentido na distância ou na duração, ele é traço.²⁵ (Calvet, 1996, p. 17)

Sendo assim, a escrita combina duas durações, um primeiro tempo instantâneo correspondente à ação de escrever e um segundo, mais longo, equivalente ao traço

²⁴ Tradução nossa. No original “La racine arabe *ktb* renvoie d'une part à l'idée de « traces » faites par les pieds d'un marcheur [...]”

²⁵ Tradução nossa. No original “[...] la gestualité comprenant des systèmes par définition fugaces, et celui de la picturalité, comprenant des systèmes qui peuvent perdurer, résister au temps ou franchir l'espace. [...] Le gestuel fait du sens ici et maintenant, dans l'instant, le pictural fait en outre du sens dans la distance ou dans la durée, il est trace.”

emanante desse gesto. Ela adquire então uma dimensão indiciária. De acordo com C.S. Peirce (*apud*. Fraenkel, 1992, p. 207) o indício é “um signo que remete para o objeto que ele denota porque ele é realmente afetado por esse objeto.”²⁶. No caso da escrita, não se remete para um objeto, mas sim para uma presença passageira.

Desde o Antigo Egito até aos nossos dias, escrever os nomes sempre foi uma prática para lembrar a pessoa então designada, quer como afirmação do seu poder, nomeadamente, pela ligação dos reis com os deuses, quer nos monumentos funerários (Fraenkel, 2005, p. 79). Como vimos na introdução, as pinturas do porto da Horta compõem-se dos nomes dos barcos e dos tripulantes tanto como da data de passagem. O nome próprio (cuja origem grega *Onoma Kurion* significa “nome autêntico”) designa um indivíduo na sua essência, “denota realmente um existente”²⁷ (Fraenkel, 1992, pp. 109-110). Com as pinturas realizadas, na grande maioria, à mão, e o conjunto das palavras manuscritas do próprio nome, opera-se uma redundância da presença do escritor na marca.

Curiosamente, encontram-se muito poucas variações nas inscrições, enquanto o grafismo constitui o elemento de personalização por cada navegante, quer pela escolha das cores, quer pela forma das letras, etc. Béatrice Fraenkel (2005) estudou as escritas que apareceram espontaneamente na cidade de Nova-Iorque logo após os atentados do dia 11 de setembro de 2001. Embora configurem motivos e um contexto bem diferentes, encontram-se semelhanças na apropriação do texto. A autora descreve o uso de fórmulas, ou seja, de mensagens cujo conteúdo é uniforme. Porém, são todos singulares devido ao facto de serem manuscritos.

O conformismo textual que assinalámos é acompanhado de um ato individual de escrita. É então o traçado, o copiar que conta como manuseamento da fórmula. Pouco importa que o escrevente imite o seu vizinho e use o mesmo enunciado: a autografia é suficiente para fazer da sua mensagem um texto individual que muitas vezes é assinado.²⁸ (Fraenkel, 2005, p. 61)

²⁶ Tradução nossa. No original “Un indice est un signe qui renvoie à l'objet qu'il dénote parce qu'il est réellement affecté par cet objet.”

²⁷ Tradução nossa. No original “[...] dénote réellement un existant.”

²⁸ Tradução nossa. No original “Le conformisme textuel que nous avons signalé s'accompagne d'un acte individuel d'écriture. C'est donc le tracé, le copiage qui compte comme « prise en main » de la formule. Peu importe qu'un scripteur imite son voisin et utilise le même énoncé : l'autographie suffit à faire de son message un texte individuel qui bien souvent est signé.”

Portanto a escrita manuscrita tem uma dupla função de arquivo do conteúdo e da presença do seu autor. Ela revela algo de ausente e que era invisível.

2.3. *Escrever a paisagem*

Além dos nomes, algumas pinturas do porto da Horta contêm um endereço de Internet. Esta prática enfatiza dois tipos de motivos. Semelhantes às publicidades que preenchem o espaço urbano, as *escolas-barcos* referem o seu site numa lógica promocional (vender os seus serviços e fazer conhecer a sua escola de navegação). Quando se trata de uma intenção individual, esses *links* dão acesso ao diário dos viajantes que relatam o seu percurso e publicam fotos, documentando muitas vezes o momento em que pintam na marina e refletindo sobre o facto de deixar a sua marca, à imagem desta navegadora:

Há muros dos dois lados da Marina, basta escolher um espaço vago ou apagado pelo tempo. O tempo que tudo apaga, aí mora a questão que nos toca. Se por um lado aqui chegar é um marco na vida de qualquer navegante, também significa um ponto que será deixado para trás, para talvez nunca mais voltar a ser visto. (Catarina, 2011)

Marcar a sua presença no porto da Horta consiste então num momento de escrita tão singular como a experiência da viagem, como sugeriu Stéphane Courant (2011) no seu estudo dos grafitis deixados nos espaços turísticos. A incerteza de Catarina quanto ao voltar a ver ou não os traços contribui para a potência emocional destes últimos. Assim, a tripulante Magda ficou transtornada com a descoberta da pintura que a sua irmã fez o ano passado²⁹. Do mesmo modo, navegantes que voltam ao porto da Horta têm o cuidado de completar a sua pintura com a data da nova passagem ou de pintá-la novamente para impedir o seu apagamento³⁰. Outros escolhem um lugar específico para pintar, perto da marca dos seus amigos, como fizeram três canadianos com registos no cais do porto³¹.

Tudo isto mostra que, embora sejam realizadas individualmente, as marcas fazem parte de um conjunto maior. Trata-se de um fenómeno gráfico coletivo. Isoladas, estas escritas não teriam a visibilidade que adquirem com a acumulação e a sua perpétua renovação. Aliás, estas duas noções condicionam o seu aparecimento e testemunham as

²⁹ Anexo 1, Quarta-feira 1 de março de 2017.

³⁰ Anexo 1, Sexta-feira 3 de março de 2017 sobre Eva e a entrevista de Vítor Azevedo em anexo 2.

³¹ Anexo 1, Sexta-feira 12 de maio de 2017.

numerosas passagens dentro de uma mesma zona. Num artigo sobre as inscrições de passagem, Gérard Laplantine define alguns critérios recorrentes no deixar dessas marcas, nomeadamente, “[...] o facto de que o traço de passagem visível, obriga ou implica outros comportamentos similares que, à força de se sobreporem vão sacralizar o lugar.”³² (1993, p. 150). Essa obrigação encontra-se no porto da Horta através da superstição acerca das pinturas (quem não deixar uma pintura na marina, terá azar na sua navegação³³), mas igualmente no desejo de se inscrever numa comunidade de navegantes, conforme mostra a tripulante que chamamos de Nelly³⁴:

[Entrevistador]: Vocês sentem que fazem parte de uma comunidade do mar, a pintar aqui?

[N.]: Sim, mais que do mar, uma comunidade de navegantes (usa o termo de “sailor community”).

Do mesmo modo, Béatrice Fraenkel afirma que a participação espontânea nessas escritas cria um sentimento de pertença a um grupo:

Ele parte de um coletivo autor e regressa ao coletivo leitor mas entre esses dois polos, o indivíduo manifestou-se não em uníssono como na oralidade ou no canto coral, mas como a escrita torna possível: na vizinhança, na proximidade, na ubiquidade. Cada um se afirma como membro de uma comunidade imprecisa.³⁵ (Fraenkel, 2005, p. 64)

Portanto, a acumulação das marcas numa mesma paisagem provoca transformações tanto físicas como simbólicas: marcado, modificado, o espaço inicial do porto torna-se *lugar* com uma carga emocional diferente. “Assim, muitas vezes, a ação não planejada do homem sobre cada espaço urbano pode-lhe conferir identidade e um espírito único.” (Finizola, 2015, p. 29).

³² Tradução nossa. No original “[...] le fait également que la trace de passage visible oblige ou entraîne d'autres comportements similaires qui, à force de se superposer vont sacraliser le lieu.”

³³ Anexo 2, as entrevistas de José Azevedo e de Vítor Azevedo.

³⁴ Anexo 1, Sexta-feira 12 de maio de 2017.

³⁵ Tradução nossa. No original “Il part d'un collectif auteur et retourne au collectif lecteur mais entre ces deux pôles, l'individu s'est manifesté non à l'unisson comme à l'oral ou dans le chant choral, mais comme l'écrit le rend possible : dans le voisinage, la proximité, l'ubiquité. Chacun s'affirme comme membre d'une communauté imprécise.”

3. As letras do porto da Horta

Antes de estudar mais em detalhe os tipos de letras presentes no porto da Horta, é importante contextualizar brevemente o arquipélago açoriano. Devido à sua posição singular, a sua história está de forma intrínseca, ligada ao mar e às passagens dos homens dentro do espaço Atlântico Norte. Entre essas circulações, a atividade de iatismo deu lugar à produção de letras que nos interessa.

3.1. O contexto açoriano e faialense

A conjugação das correntes marítimas do Golfo Stream e dos Açores, com ventos de Oeste, abre uma via de navegação do continente americano, nomeadamente, das Caraíbas e da costa norte-americana, para a Europa. Essa rota passa pelo arquipélago dos Açores, cuja posição quase central no oceano Atlântico-Norte constitui o primeiro ponto de paragem para os navios. Conforme indica Louis Marrou (2014, p. 130): “A ilha de Santa Maria situa-se a 1500 km das costas ibéricas enquanto a ilha das Flores dista 3500 km das margens americanas.”³⁶

Os Açores são um conjunto de nove ilhas vulcânicas repartidas em três grupos: oriental (São Miguel, Santa Maria), central (Terceira, Graciosa, São Jorge, Faial e Pico) e ocidental (Flores e Corvo). Embora haja diversas posições sobre o assunto, podemos supor que o arquipélago terá sido abordado pelos portugueses no século XV (Mendonça, 2000, pp. 11-15).

Dotados de uma situação geográfica estratégica aliada a possibilidades económicas interessantes para os europeus, os Açores desempenharam um papel significativo na colonização. De facto, as ilhas e, em especial, o porto de Angra do Heroísmo (Terceira) ofereciam aos navios do Império português – e espanhol entre 1580 e 1640 – um

³⁶ Tradução nossa. No original “L’île de Santa Maria se situe à 1500 km des côtes ibériques alors que l’île Flores est distante de 3500 km des rivages américains.”



Figura 9 - Correntes marítimas no oceano Atlântico Norte. <http://afmata-tropicalia.blogspot.pt/> consultado o dia 20 de agosto de 2017

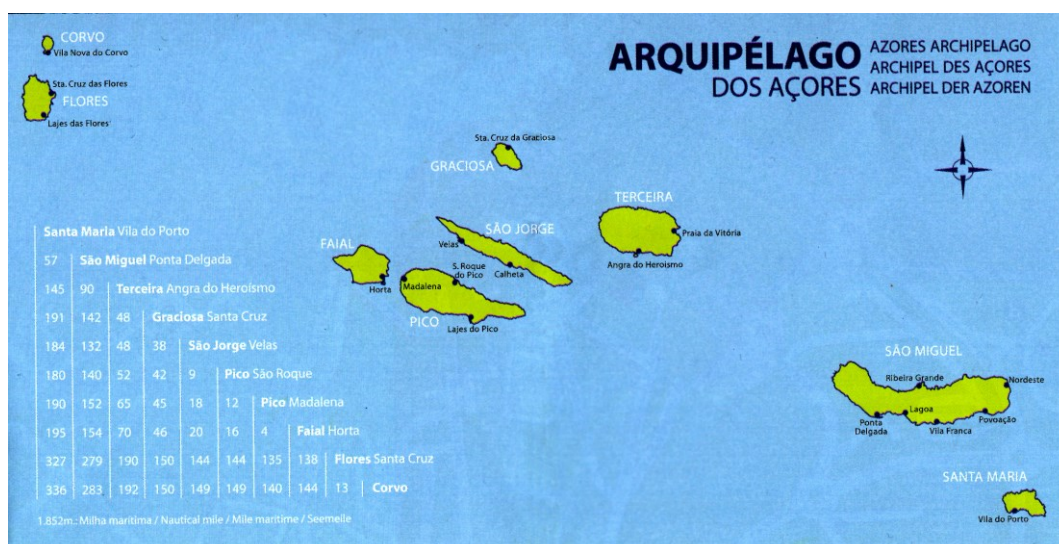


Figura 10 - Mapa dos Açores. Direção regional de Turismo dos Açores (2016)

primeiro ponto de reabastecimento antes de venderem na Europa, e dentro do espaço mediterrânico, os produtos levados dos países colonizados. Isto é, o continente asiático, as costas africanas com a rota dos Cabos ou rota das especiarias, o Brasil e a Carreira das Índias, sob a dominação espanhola na América do Sul. O porto de Angra foi escolhido principalmente pelas suas fortificações e capacidades de defesa das embarcações contra os corsários mandados pelas coroas francesa e inglesa e piratas que passavam frequentemente nos arredores (Mendonça, 2000, p. 49).

Do mesmo modo que na ilha da Madeira, Portugal continental usou o arquipélago açoriano para cultivar e exportar produções, tais como trigo, pastel, etc. Todas estas atividades económicas desenvolveram os três portos de Ponta Delgada (na ilha de São Miguel), de Angra (Terceira) e da Horta (Faial). Este último, naturalmente mais abrigado, foi aos poucos preferido à capital terceirense. Com efeito, o fim do monopólio ibérico nas rotas marítimas do comércio colonial tornou desnecessária a defesa reforçada dos navios então em vigor no século XVI.

A afirmação da relevância do ancoradouro faialense ganha projeção à medida que se verifica o declínio da rota do Cabo e a marginalização do porto de Angra que a Provedoria das Armadas, instituída no século XVI, projetará no contexto do Atlântico. Escala privilegiada da navegação oriunda das Américas, o porto da Horta reforça a sua importância como entreposto indispensável nas trocas do comércio [...]. (Madruga da Costa, 2006)

Vamos passar a focar-nos sobre o contexto faialense e o porto da sua cidade principal, cuja posição abrigada favorece as paragens dos barcos. Louis Marrou descreve a situação da seguinte maneira:

O Monte da Guia, cone vulcânico [...] protege a baía das ondas principais. Ela oferece um abrigo de qualidade e um vasto plano de água relativamente calmo. O início da construção do molhe em 1876 vai acelerar o efeito. [...]. Com a evocação do *Canal*, esse braço de mar entre as ilhas de Faial e Pico, passamos da excelência do sítio ao interesse da situação. Somente seis quilómetros separam Horta de Madalena. A extremidade ocidental do Pico domina o Faial da altura dos 2351 metros do vulcão homónimo. O porto da Horta está assim duplamente protegido dentro do grupo insular central. Faial é a primeira ilha de importância que os navegantes encontram ao chegar das costas americanas e a caminho da Europa.³⁷ (Marrou, 2014, p. 131)

³⁷ Tradução nossa. No original “Le Monte da Guia, cône volcanique [...], protège la baie des principales houles. Elle offre un abri de qualité et un vaste plan d'eau relativement calme. Le démarrage de la construction du môle en 1876 va accélérer la chose. [...]. Avec l'évocation du *Canal*, ce bras de mer entre les îles de Faial et Pico, on passe de l'excellence du site à l'intérêt de la situation. Seuls six kilomètres séparent Horta de Madalena. L'extrémité occidentale de Pico domine Faial du haut de ces 2351 mètres du volcan homonyme. Le port d'Horta est ainsi doublement protégé, à l'ouest par le Monte, à l'est par le Pico. Il occupe une place privilégiée au sein du groupe insulaire central. Faial est la première île d'importance que rencontrent les navigateurs arrivant des côtes américaines et allant vers l'Europe.”

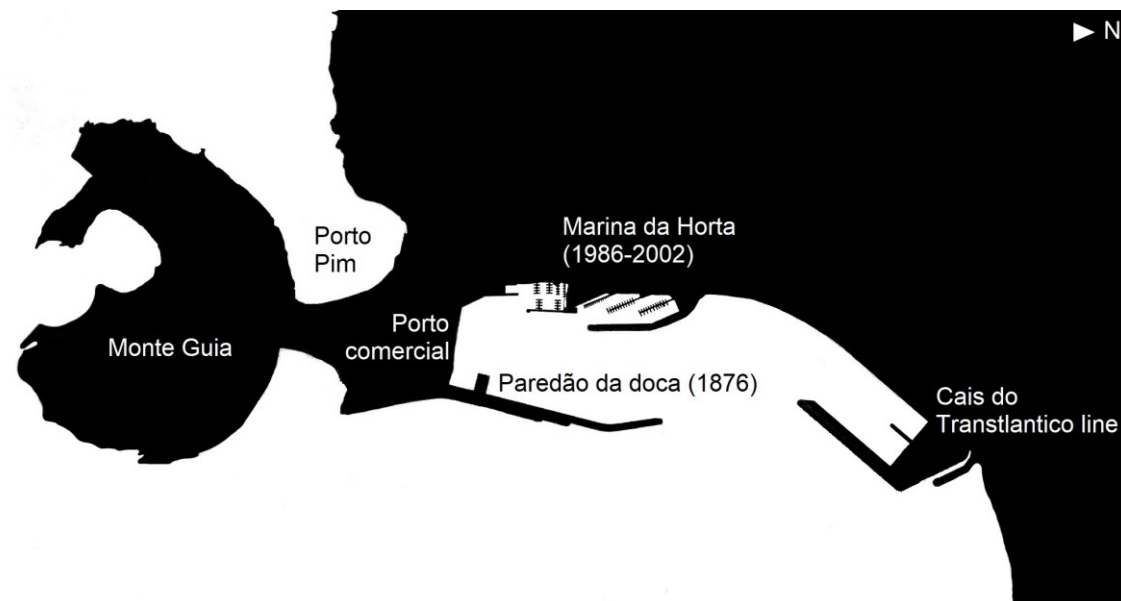


Figura 11 - Mapa da baía protegida de Horta e de Porto Pim. Imagem da autora



Figura 12 - Vista de uma parte da marina hoje em dia. Fotografia da autora

A única situação em que o porto da Horta não fica protegido é quando sopra vento do Norte, e, neste caso, os barcos podem ancorar na baía de Porto Pim.

Ao longo da sua história, o Faial desempenhou um papel de interface dentro do espaço Atlântico-Norte, nomeadamente, nas ligações marítimas, aéreas e de comunicação. No século XIX, a ilha assistiu à instalação do primeiro cabo telegráfico submarino entre o continente americano e europeu (seguida de catorze outras ligações), bem como a primeira travessia do oceano Atlântico de avião. Todos esses movimentos de circulação entre a ilha açoriana e os outros continentes atlânticos criaram a sua identidade distinta, que combina ao mesmo tempo cosmopolitismo e insularidade.

Em 1817, *O Telégrafo*³⁸ menciona a chegada de George Crowninshield, primeiro iatista a atracar no porto da Horta. A população faialense costumava chamar esses navegantes de “aventureiros”, termo que ilustra a raridade da situação e as condições perigosas dessas viagens (Fraga, 1990, p. 8)³⁹. No início do século XX, os velejadores compunham uma comunidade socialmente heterogénea, a qual João Carlos Fraga descreve por estas palavras: “As primeiras seis décadas do século XX foram um desfilar de cientistas, como Marconi, milionários, aristocratas à mistura com navegadores e exploradores [...]” (1996, p. 8). O desenvolvimento tecnológico, junto com a possibilidade de produção em série nos anos 1960, permitiu baixar consideravelmente o preço de um barco e favorecer uma democratização da vela.

Duas décadas depois, o jornal da ilha regista um aumento regular das passagens dos barcos. No dia 14 de junho de 1980, pode ler-se que 196 iates pararam na Horta no ano anterior. “Nesta mesma data, o ano passado, o número de iates entrado era de 156” (*O Telégrafo*). O periódico realça, igualmente, as alturas específicas do ano (por volta de maio-junho e de setembro-outubro) em que chegam os veleiros⁴⁰, correspondendo às correntes e ventos favoráveis acima mencionados. Além disso, as estatísticas dos Portos dos Açores indicam um aumento de 1,7% de barcos recreativos entre 1985 e 2015. Esse crescimento explica-se pelas políticas desenvolvidas conjuntamente com o Clube Naval

³⁸ Primeiro jornal da ilha, criado em 1893 com a instalação dos cabos telegráficos e ainda publicado hoje em dia.

³⁹ José Azevedo mencionada igualmente o uso desse termo na entrevista em anexo 2.

⁴⁰ Isto é confirmado por Armando Castro na entrevista em anexo 2.

(na criação de regatas e eventos como a Semana do mar) e com a aparição de tecnologias de apoio ao rumo de tipo GPS e a ligação satélite (Marrou, 2014, p. 140).⁴¹

3.2. Lugares e origem das escritas

Em 1876, a faixa marítima da cidade da Horta toma outro aspeto com a construção do cais de Santa Cruz e o molhe do atual porto comercial, cujo acesso é realizado mediante autorização. As primeiras marcas dos navegantes apareceram nesse paredão onde ainda hoje há pinturas da década de 70 que resistem ao tempo. Quanto à origem, ninguém sabe realmente quando começou esse fenómeno de escrita. Segundo João Carlos Fraga (2012) “tudo começou pela calada, como sempre. A primeira pintura foi o nome dum navio. Depois um marinheiro, mais habilidoso, pintou o seu barco.” Os faialenses, tal como Peter Azevedo⁴², situam-na sem poder argumentar “depois da Segunda Guerra Mundial”.

O mais antigo estabelecimento fotográfico da ilha, Foto Jovial, conserva documentos que mostram o paredão da doca sem nenhuma inscrição em 1947 e com pinturas em 1956. Ao tentar determinar a data de origem, surgem algumas incertezas. Duas fotografias vagamente datadas de “1950-1951” comportam ou não pinturas. Uma outra imagem de João Carlos Fraga (Lobão, 2003) da “década de 1950” confirma a existência das pinturas nessa altura. Podemos então afirmar que os iatistas atracaram no porto da Horta desde o século XIX, e que temos vestígios das pinturas a partir da década de cinquenta do século seguinte.

De anos mais recentes encontram-se fontes fotográficas mais variadas. O Peter Café, instituição (informal) bem conhecida dos navegantes, tem livros de honra desde 1966, cadernos em que os viajantes de passagem deixam uma palavra ou fotografias dos seus barcos, celebrando muitas vezes a hospitalidade da família Azevedo e nas quais é possível ver algumas pinturas em segundo plano⁴³.

⁴¹ Ver também o que diz Genuíno Madruga em anexo 1, Sábado 25 de fevereiro de 2017.

⁴² Anexo 2, entrevista 2.

⁴³ Anexo 3.

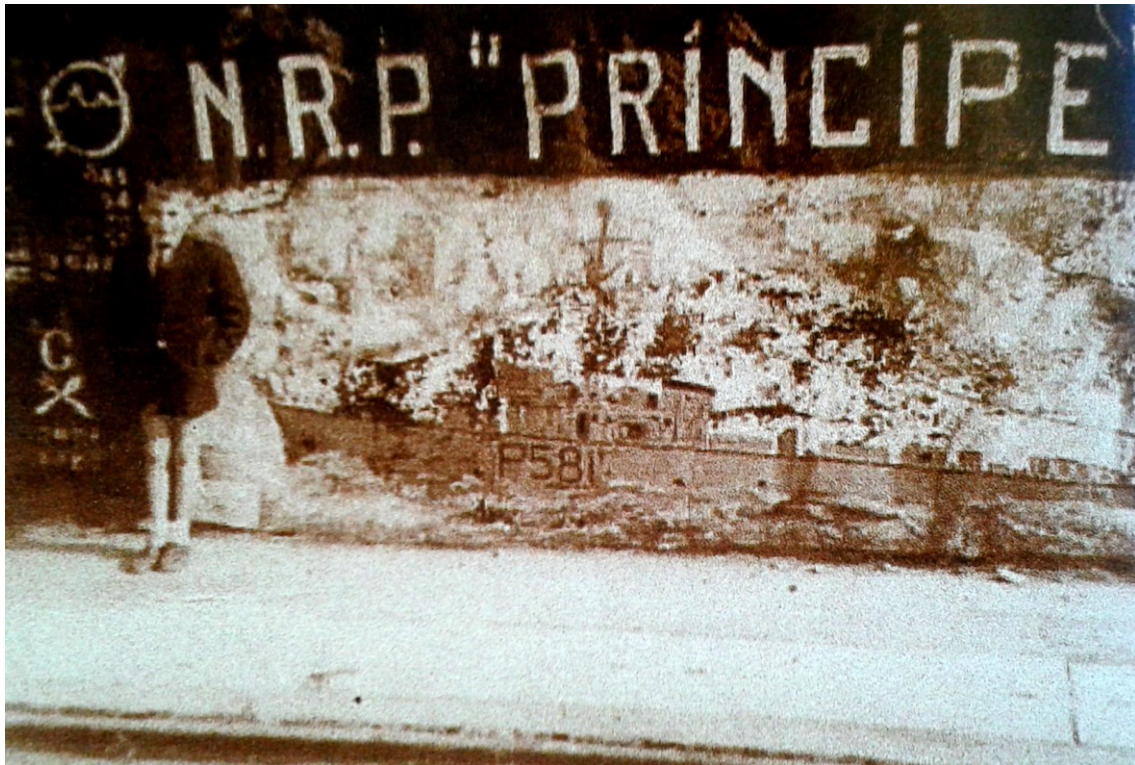


Figura 13 - Fotografia de João Carlos Fraga que mostra uma pintura do paredão na “década de 50”, Carlos Lobão, *Pinturas dos mares* (2003)



Figura 14 - Uma pintura está no canto inferior à direita da imagem. Fotografia de 1956 do estabelecimento faialense FotoJovial

Com a construção da marina e a sua abertura em 1986, temos uma documentação mais elaborada logo desde o início, nomeadamente, com o folheto de postais de Mário Duarte (1988) que mostra as primeiras escritas pintadas no betão e o trabalho a longo prazo realizado por Vítor Azevedo. Esse lugar concentra todas as marcas realizadas atualmente pelos navegantes.

Um último cais foi construído em 2009-2012 na parte norte da cidade, frente à freguesia de Conceição. Separam-se os barcos que fazem a ligação diária do Canal entre as ilhas do Pico, Faial e São Jorge, dos navios comerciais e de recreio (Marrou, 2014, p. 139). Algumas pinturas começaram a aparecer neste sítio também acessível mediante autorizações do Porto.

Desde há alguns anos, as pinturas estendem-se aos portos das outras ilhas do arquipélago açoriano. Assim, encontram-se marcas na Madalena (ilha do Pico), Angra do Heroísmo (Terceira) ou Ponta Delgada (São Miguel). Mas o fenómeno nunca conheceu a diversidade e amplitude do porto faialense.

3.3. Paisagem tipográfica do porto

Segundo Reese Palley (Fraga, 1990, p. 105), a primeira dificuldade é encontrar um lugar livre onde pintar: “Levou uma hora a procurar, até que encontrei uma superfície que eu podia pintar.” Alguns navegantes compram o material necessário em lojas de bricolage perto do porto como relata um funcionário chamado Diogo⁴⁴, outros utilizam elementos previamente levados para bordo, como a tripulante Nelly⁴⁵, ou ainda materiais recuperados. Segundo Vitor Azevedo⁴⁶, houve uma altura em que o Clube Naval emprestava latas de tinta aos tripulantes para eles deixarem a sua marca.

O primeiro passo consiste em delimitar à mão livre ou com fita-cola, a forma que vai servir de base. Num total de 1000 pinturas analisadas, existem 767 rectangulares. As outras formas são quadrada, circular e triangular, dando a ideia, devido às suas cores, da representação de bandeiras. Outros fundos mais singulares adequam-se à composição

⁴⁴ Anexo 2, entrevista de Diogo.

⁴⁵ Anexo 1, Sexta-feira, 12 de maio de 2017.

⁴⁶ Anexo 2, entrevista de Vítor Azevedo.

desenhada, tais como um animal submarino, uma silhueta humana, uma ampulheta (figura 15). Essa camada inicial de cor uniforme é deixada secar. A seguir, uns pintam à mão livre, outros fazem um primeiro desenho a lápis e passam novamente com a tinta. Dos navegantes que pudemos observar, constatou-se algumas vezes, a utilização de ferramentas inapropriadas para a realização do tipo de pinturas. Por exemplo, a tripulante Nelly faz traços finos com um pincel muito grosso e Eva usa um pincel fino para cobrir uma grande superfície branca⁴⁷ (figura 16). Em último caso, pode usar-se a fibra de vidro (um material muito resistente que compõe os barcos) para cobrir a pintura e dar-lhe uma resistência maior contra a ação do tempo.



Figura 15 - Formas de base das pinturas (triangular, retangular, circular, outra). Fotografias da autora

⁴⁷ Anexo 1, Sexta-feira, 12 de maio de 2017 e Sexta-feira, 3 de março de 2017.



Figura 16 – Uso de ferramentas inapropriadas por Nelly (esquerda) e Eva (direta). Fotografias da autora

Letreiramento e tipografia

É preciso esclarecer os termos usados *letreiramento* e *tipografia* neste trabalho. De acordo com a definição de Emerson Eller (2014), o termo “tipografia” designará aqui a escrita em geral e não os tipos impressos ou a oficina correspondente à aceção inicial:

Typography quer dizer tipografia, e esse termo sempre será por nós, ao longo do texto, de uma maneira abrangente, muitas vezes usado como sinónimo de escrita ou como tudo o que está relacionado a ela (Eller, 2014, p. 24).

Embora sejam letreiramentos, o porto da Horta pode ser qualificado de *paisagem tipográfica*. Apoiamo-nos no conceito desenvolvido por um conjunto de pesquisadores apresentado da seguinte forma:

“Paisagem tipográfica” seria, então, a paisagem formada por um subconjunto de elementos gráficos presentes no ambiente urbano: os caracteres que formam palavras, datas, e outras mensagens compostas por letras e números. Tipografia, neste contexto, deve ser entendida num sentido amplo, que inclui caracteres obtidos através de processos que seriam mais bem classificados como letreiramento (pintura, gravação, fundição, etc.) (Farias, 2000), e

não apenas aqueles obtidos através dos processos automatizados ou mecânicos. (Gouveia, Pereira, Farias, & Barreiros, 2007, p. 2)

A segunda palavra a definir, *letreiramento*, é característica das letras do porto. O termo português foi traduzido da língua inglesa *lettering* e designa segundo Gray:

[...] a escrita em que a forma visual, representada pelas letras e o modo em que elas são formatadas e combinadas, tem uma formalidade e uma importância acima da legibilidade (Gray *apud*. Finizola, 2010, p. 41).

Podemos completar esta definição com a de Martins (2005, p. 62) que realça, igualmente, a parte pictural inerente ao letreiramento, mas que faz distinção da caligrafia, por exemplo, que tem regras de construção (*ductus*, etc.). “O ato de desenhar letras também com a utilização de técnicas manuais, mas sem restrição a que sejam desenhadas com apenas uma linha (como no caso da caligrafia).”

Classificação dos letreiramentos

Antes de falar das categorias tipográficas, é importante observar que uma mesma pintura pode conter vários estilos de letras. Nestes casos, privilegiou-se sempre o estudo do nome do barco sobre os restantes elementos, uma vez que apresentam uma realização mais cuidadosa, assim como uma diversidade maior nas formas, enquanto os nomes dos navegantes ou a data são frequentemente escritos de maneira elementar, semelhante a uma assinatura.

A classificação desenvolvida nesta parte inspira-se no padrão estabelecido por Emerson Eller (2014, p. 93), ele mesmo referindo-se a Finizola (2010, pp. 83-84). Adaptaram-se os grupos ao contexto da marina. Assim, foram conservados os grupos iniciais *Quadradas* e *Serifadas* de Finizola e *Inusitadas* de Eller. As categorias *Caligráficas* e *Cursivas* foram agrupadas numa só, chamada *Scripts*, da mesma forma que os grupos *Gordas* e *Grotescas* foram reunidas na categoria *Sem serifa*. Criaram-se os novos grupos de *Mistas* e de *Caracteres não-latinos*.

Primeiro, Emerson Eller dividiu as letras vernaculares da cidade de Belo Horizonte em dois grupos:

Precisos, para artefatos que apresentem visualmente uma preocupação formal, com letras uniformes e bem elaboradas.

Ambíguos, para os artefatos que apresentem formas irregulares e sem muito apego a padrões visuais (Eller, 2014, p. 90).

Manter-se-á o mesmo padrão, modificando apenas os nomes. Estes últimos, baseados no termo “irregulares” supramencionado:

As letras regulares apresentam uma construção homogênea e um traço uniforme, nomeadamente a nível da espessura e da altura. Os artefactos deste grupo permitem uma identificação relativamente fácil com categorias tipográficas.

As letras irregulares compreendem uma grande variedade de casos. Abrangem desde um tipo de escrita mais elementar, como as letras bastão, até letreiramentos cuja realização é inábil. Essa irregularidade encontra-se em vários níveis, tais como na altura e na espessura do traço, nas variações das terminações, no alinhamento, no espaçamento, etc.

A partir duma seleção de 1000 artefactos, 137 são regulares e 863 irregulares. O grande número de letras irregulares leva à necessidade de relativizar a classificação dos letreiramentos. De facto, essas irregularidades criam uma ambiguidade mencionada por Emerson Eller (2014) e a possibilidade de os artefactos integrarem várias categorias simultaneamente. Assim, as escritas presentes no grupo *Sem serifa*, apresentam a letra I quase sistematicamente com serifa. Uma das explicações possíveis é a de que na letra I, por haver um espaço menor, as serifas ajudam a respeitar a homogeneidade entre as letras. Para resolver essa situação, focámo-nos na intenção inicial do autor que era, neste caso, desenhar letras sem serifas e, portanto, o artefacto pertence a esse grupo. Finizola (2010, p. 72) estabeleceu características inerentes aos letreiramentos, tais como: “A mistura ou a alternância em uma mesma sentença, de variações de estilo, corpo e peso.” Portanto o exemplo supramencionado confirma essa definição.

Letras

■ Regulares ■ Irregulares

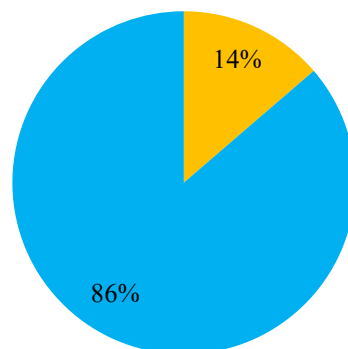


Gráfico 1 - Letras regulares e irregulares. Gráfico da autora

Categorias de letras

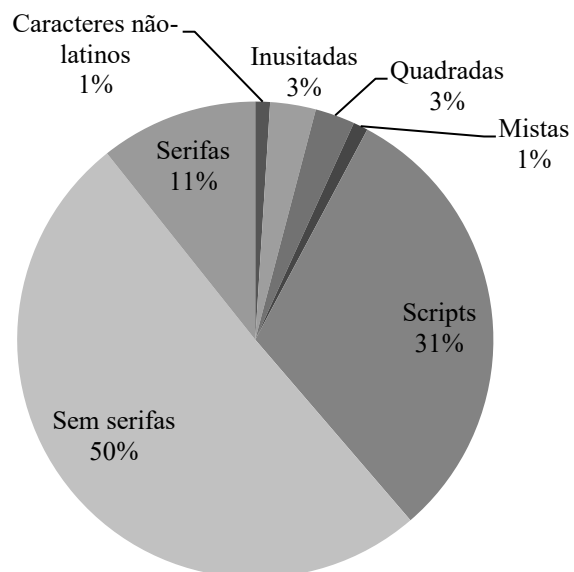


Gráfico 2 - As categorias de letras presentes no porto da Horta. Gráfico da autora

O estilo mais usado é o grupo de *Sem serifas*. Conforme o seu nome indica, essa categoria define-se principalmente pela ausência de patilhas. Entre outros estilos, encontram-se as grotescas com hastes lineares e uma construção geométrica. O número de escritas irregulares é muito elevado (52 letras regulares para 454 irregulares).



Figura 17 - Letras sem serifas do porto (grotasca regular e uma sem serifa irregular). Fotografias da autora

O segundo grupo mais presente denomina-se *Scripts*. Trata-se de letras com uma forte referência à ferramenta (traços de pincel, por exemplo) e ao gesto manual. Esse grupo reúne letras *Caligráficas* (193 elementos) e *Cursivas* (116 elementos). As *Caligráficas* têm uma construção precisa, e, muitas vezes, não têm ligação entre as letras. Encontram-se, entre outros estilos, góticas e letras distintas do País Basco. Ao contrário, as *Cursivas* apresentam uma continuidade entre as letras e um eixo inclinado.



Figura 18 - Letras Scripts do porto (Caligráfica regular, Cursiva regular, Caligráfica irregular típica do País Basco, Cursiva irregular). Fotografias da autora

O grupo das *Serifadas* reúne as letras com a presença de patilhas nas suas terminações. Encontram-se vários estilos de serifas, tais como as egípcias, as modernas, as transicionais, entre outras.



Figura 19 - Letras Serifadas do porto (Egípcia, Moderna, Transicional). Fotografias da autora

O grupo das letras *Quadradas* define-se pela sua construção modular retangular. Elas não apresentam nenhum traço curvo e as hastes são paralelas e sem contraste.



Figura 20 - Letras Quadradas do porto. Fotografias da autora

O grupo das *Inusitadas* apresenta desenhos integrados nas escritas ou as próprias letras contêm deformações em formas decorativas. Cada pintura é casual e irregular.



Figura 21 - Dois tipos de letras Inusitadas do porto. Fotografias da autora

Como já foi referido, devido às suas irregularidades, alguns artefactos são difíceis de classificar. O grupo das *Mistas* reúne as letras que se tornaram impossíveis de classificar e integrar noutros grupos.



Figura 22 - Letras Mistas do porto. Fotografia da autora

O grupo dos *Caracteres não-latinos* compõe-se apenas de dez elementos numa seleção de mil fotos. Estão presentes os alfabetos cirílico, árabe, e os ideogramas chineses. Uma das interpretações possíveis sobre a raridade dessas escritas diferentes do alfabeto latino

relaciona-se com a localização dos Açores no meio do Atlântico-Norte e a presença de rotas entre países usando o alfabeto latino. É possível comprovar este facto pelo registo da entidade Portos dos Açores no qual as nacionalidades mais presente são as europeias e as norte-americanas (França, Reino-Unido, Países Baixos, Alemanha, Estados Unidos, Canadá).



Figura 23 - Caracteres não-latinos (alfabetos árabe e cirílico). Fotografias da autora

Cores e desenhos

Embora existam exceções (como as letras bascas), não é possível afirmar que as tipografias têm uma ligação óbvia com o mar ou zonas geográficas. Por outro lado, a escolha das cores reflete claramente o universo da navegação e das bandeiras. Ao analisar os mil artefactos seleccionados, destaca-se um primeiro grupo de cores primárias com o branco presente em 26% das pinturas, o azul (21%), o preto (16%), o vermelho (14%) e o amarelo (11%). Um segundo grupo, composto pelas cores secundárias corresponde a 5%. Com um uso muito mais raro encontra-se um grupo onde estão presentes o verde (5%), o cinzento (2%) e um conjunto (laranja, castanho, bege, rosa, roxo) que corresponde a 4% da totalidade.

As entrevistas efetuadas apontam igualmente neste sentido: Nelly uma navegante encontrada na marina, disse usar o branco e o azul na sua pintura como referência ao oceano⁴⁸. Diogo, vendedor numa loja de bricolage perto do porto afirma que os navegantes compram geralmente as mesmas cores de tintas, principalmente o azul e o

⁴⁸ Anexo 1, Sexta-feira 12 de maio de 2017.

Tintas usadas nas pinturas da marina

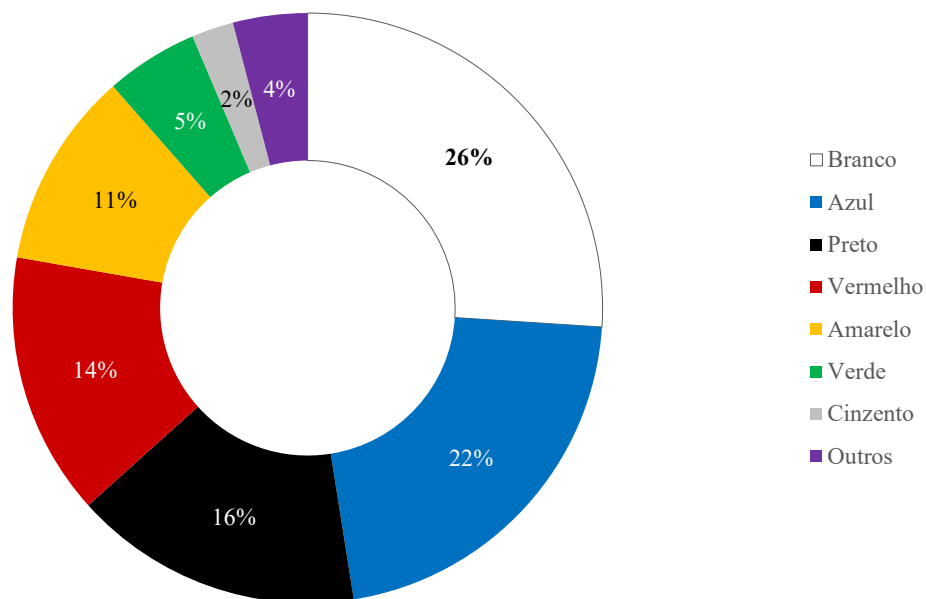


Gráfico 3 - Cores usadas nas pinturas da marina. Gráfico da autora

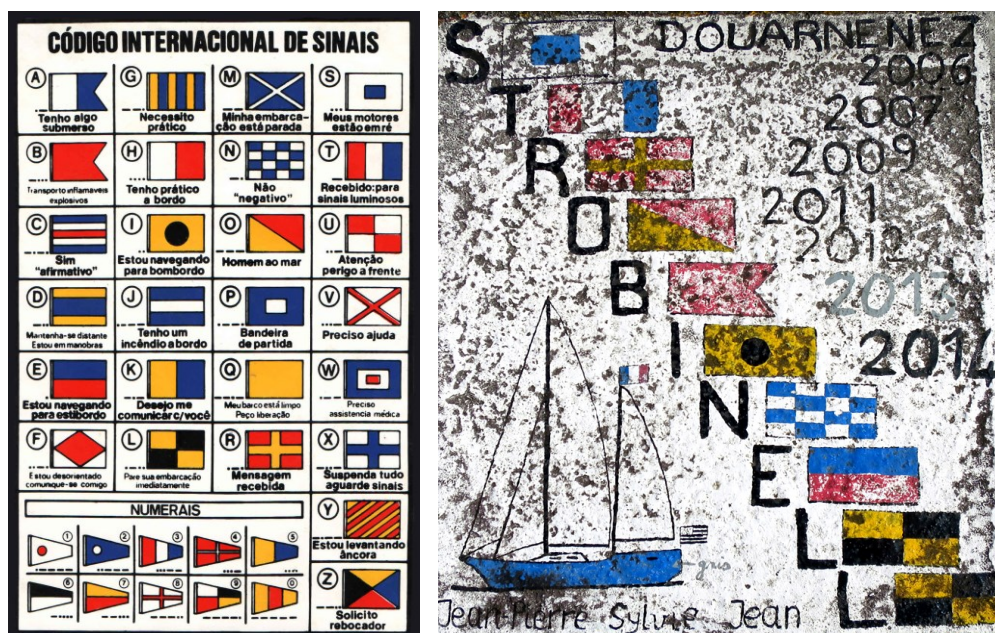


Figura 24 – O Código internacional de sinais (esquerda) e uma pintura do porto que refere nele (direita), <http://www.revistaoperacional.com.br/wp-content/uploads/2014/06/Simbologia-universal.jpg> e fotografia da autora

branco, o vermelho e o preto pela sua alusão direta ao mar, mas também às nacionalidades através do desenho da bandeira dos seus países ou o uso das tonalidades correspondentes na pintura⁴⁹. O código internacional de sinais usado na navegação constitui uma referência possível. De facto, a gama de cores corresponde à paisagem da marina e é mencionado em algumas das pinturas, como se pode observar na figura 24.

Os desenhos constituem um outro elemento gráfico importante de singularização ou de personalização da marca. Embora eles não sejam sistemáticos, estão presentes num grande número de pinturas e representam uma forte ligação ao mar e à viagem. Na realidade, 727 pinturas têm um desenho relacionado com o mar, das quais 382 representam um barco. Em menor quantidade encontram-se os elementos naturais (o sol, o mar, as constelações, etc.), animais marinhos (peixes, cetáceos e pássaros, tais como gaivotas, andorinhas, etc.), ou instrumentos de navegação (bússola, âncoras, cabos).

O segundo tema mais representado nas pinturas refere-se à viagem, com 251 bandeiras e 42 mapas que mostram o percurso já efetuado (circum-navegações, transatlânticas, etc.). Outros tópicos diversos, sem vínculo com os precedentes constituem 189 pinturas, mas evocam certamente o seu autor. Dentro desse grupo, podemos salientar a presença de retratos dos tripulantes ou impressões do seu corpo (as mãos e os pés) em 27 artefactos. Segundo Georges Didi-Huberman (2008, p. 45), “[...] a aplicação direta da mão, seu contorno ou sua sombra, tornam-na imediatamente visível, ou mesmo reconhecível enquanto individualidade.”⁵⁰ Isto confirma o papel de assinaturas ou pelo menos de apresentação personalizada da parte pictural das pinturas.

⁴⁹ Anexo 2, entrevista de Diogo.

⁵⁰ Tradução nossa. No original “[...] l’application directe de la main, son contour ou son ombre, la rendent immédiatement visible, voire reconnaissable comme individualité.”

Temas presentes nas pinturas

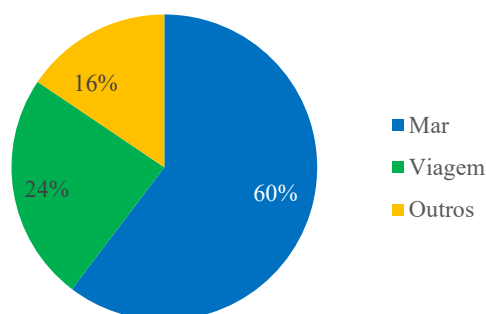


Gráfico 4 - Temas presentes nas pinturas da marina. Gráfico da autora

Resultados

O grande número de letras irregulares associado ao uso de ferramentas inadequadas indica que os navegantes não têm, no geral, formação aprofundada no domínio do desenho de letras. A observação da prática de Nelly e de Eva, as respostas evasivas feitas às perguntas sobre as escolhas das formas de letras, bem como o facto de ser uma escrita pontual confirmam este argumento.

Mais do que relacionados a um território específico, observamos algumas evidências de que os letreiramentos têm seu ponto de contato devido às ferramentas de trabalho em comum utilizadas para este fazer manual, bem como as técnicas empregadas, geralmente construídas de forma intuitiva desvinculadas de uma formação especializada na área. (Finizola, 2010, p. 67)

A pesquisa de Emerson Eller (2014) e o caso do porto da Horta mostram que as letras não-serifadas constituem o grupo mais presente. Podemos pensar que são as letras mais fáceis de pintar ou as mais elementares. Aprofundar este trabalho seria muito interessante para comparar as letras pintadas com os tipos presentes nos barcos, já que frequentemente os navegantes reproduzem a tipografia impressa nos lados do seu veleiro. Assim, fontes digitais como Arial e Helvetica, ou ainda a Mistral, encontram-se com regularidade nas pinturas e nos barcos. Essa hipótese aproxima-se das conclusões de Emerson Eller (2014) que mostra a influência das fontes digitais no trabalho dos cartazistas de Belo-Horizonte.

As pinturas apresentam geralmente poucas variações na sua estrutura e compõem-se de formas geométricas que servem de base à sua elaboração, um uso de cores primárias, *fórmulas* (nome, data, lugares) e referências, na grande maioria, ao universo marítimo. Esses elementos recorrentes criam uma homogeneidade dentro do fenómeno gráfico do porto, sugerindo um sentimento de pertença a um grupo coletivo. Por outro lado, tanto o desenho das letras como a ilustração que as acompanha dão um espaço maior à expressão individual, personalizada. Esse duplo-aspeto origina a identidade tão peculiar da marina. A singularidade do espaço do porto da Horta é reforçada pelo isolamento devido à insularidade, como afirma o entrevistado Diogo⁵¹:

Exato, é uma referência muito... muito marcante para quem visita a ilha, aquelas paredes todas pintadas e a razão pela qual é. E... e de vários países, de várias partes de todo o mundo ali num cantinho [...].

⁵¹ Anexo 2, entrevista de Diogo.

4. O livro como prolongamento da viagem

Seguindo os movimentos de passagem evocados ao longo da pesquisa, esta parte prática quis divulgar as imagens dos artefactos do porto sob a forma de um livro, criando deste modo uma nova circulação. Além disso, o projeto dá continuidade ao registo das pinturas iniciado pelos habitantes, nomeadamente, com as publicações de Carlos Lobão, em 2003 e 2009, que constituem referências importantes nas quais basear a nossa proposta.

O livro tem um tamanho de 21 cm por 27,5 cm e duzentas e oito páginas nas quais apresenta o corpus fotográfico usado na parte anterior. Por esta razão está separado em sete partes conforme a classificação. É precedido por um primeiro caderno com vistas gerais da marina e uma contextualização das pinturas. Com o objectivo de ampliar a abrangência deste trabalho, os textos encontram-se nas línguas portuguesa e inglesa, distintas pelo uso de tonalidades azul e cinzento que lembram o universo do mar. Outros elementos criam esta ligação tais como a presença de âncoras ao longo das páginas, a sobrecapa com badanas como referência ao horizonte, omnipresente na paisagem faialense, e a escolha das tipografias. Os textos estão compostos em Questa com serifas pronunciadas e contrastes elevados e em Baskerville nas notas rodapé que oferece uma grande legibilidade num corpo de letras pequeno.

Várias referências influenciaram o processo de diagramação, nomeadamente projetos editoriais que gerem uma grande quantidade de imagens num número de páginas razoáveis, tais como os catálogos de exposição. Assim, podemos citar *Atlas* (2010) de Georges Didi-Huberman pela sua estrutura e o uso de folhas dobradas que reproduzem uma parte da coleção de Aby Warburg, tema da exposição do filósofo, a monografia de Artur Barrio (2000), que recorre a uma grelha quadrada, e o catálogo *raisonné* (2011) da artista Marijke Van Warmerdam, cujo formato inspirou o nosso projeto.

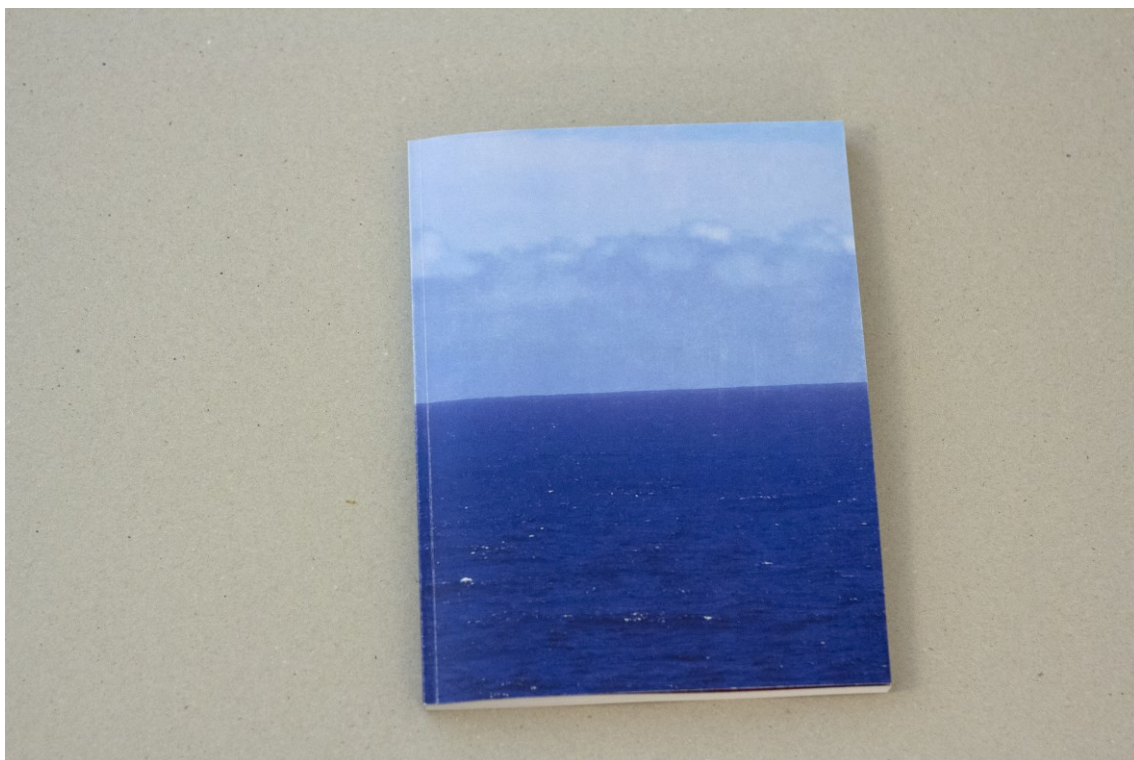


Figura 25 - Capa do livro. Imagem da autora

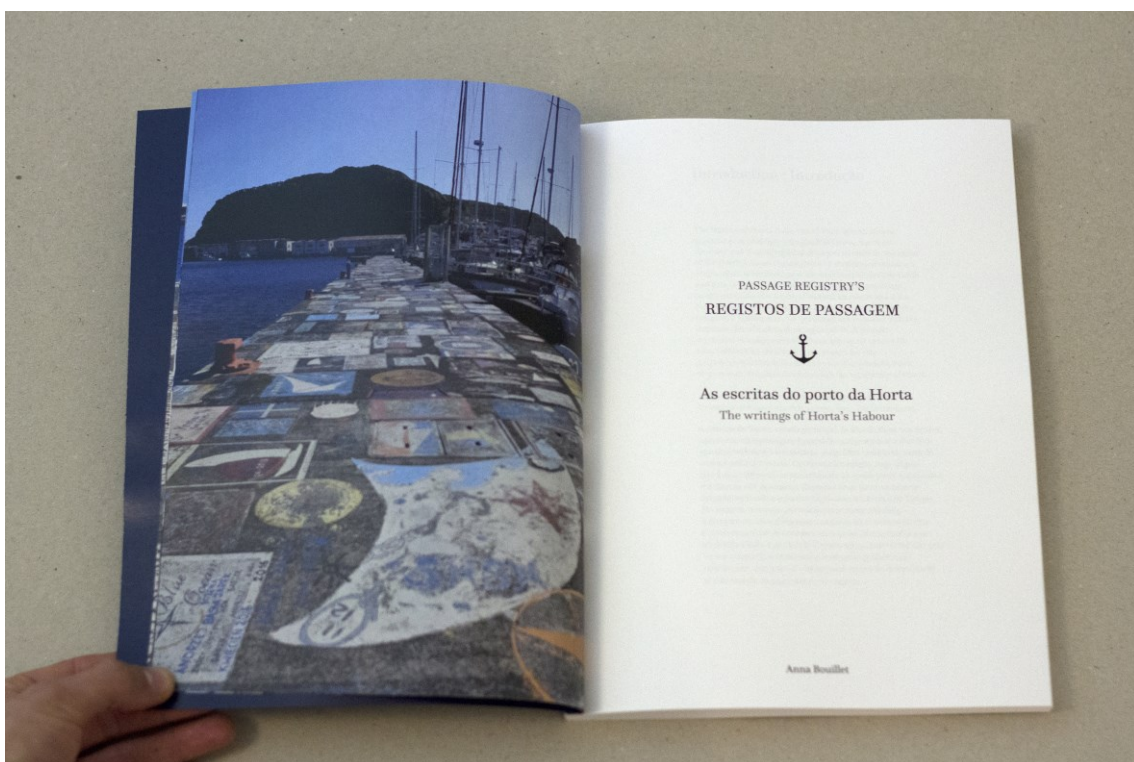


Figura 26 - Primeiro caderno do livro - Imagem da autora

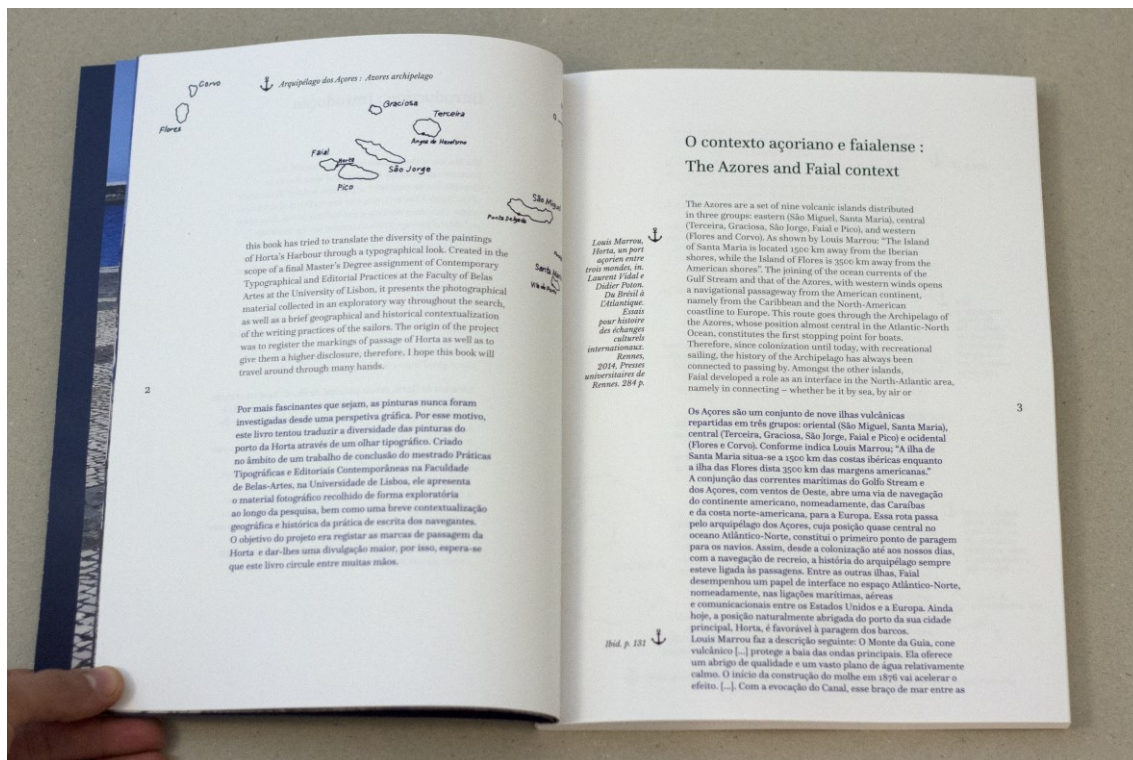


Figura 27 - Segundo caderno do livro - Imagem da autora



Figura 28 - Terceiro caderno do livro - Imagem da autora

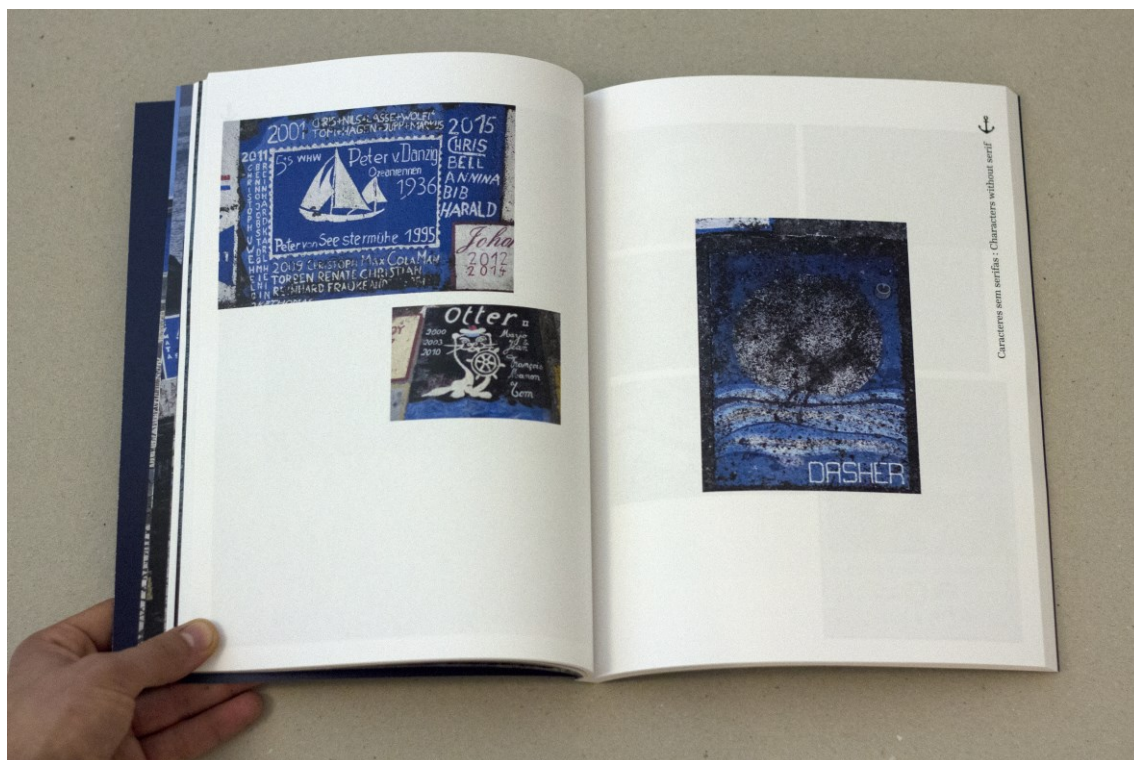


Figura 29 - Terceira parte do livro - Imagem da autora

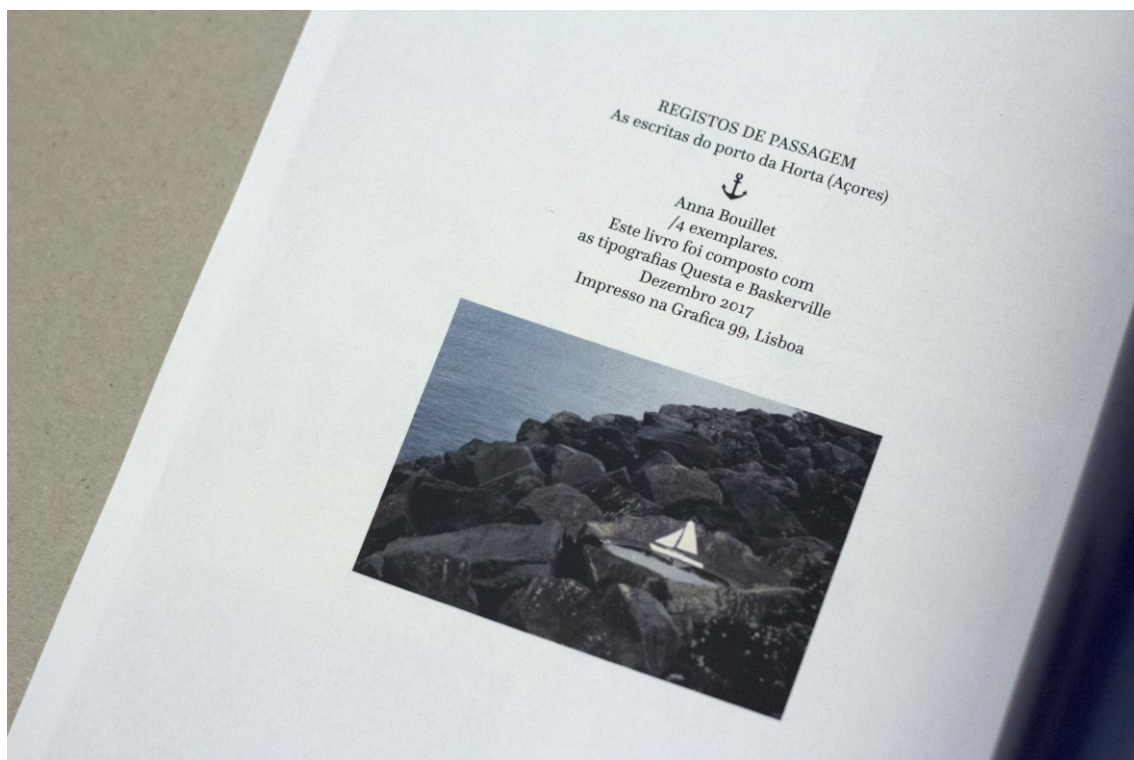


Figura 30 - Colophon - Imagem da autora

Conclusão

O objetivo desta dissertação foi o de aprofundar o nosso olhar sobre as letras do porto da Horta, bem como a criação de um projeto editorial de registo da diversidade tipográfica da marina em 2017. Como escreve Stéphane Courant (2016) ao anunciar que “[...] a viagem é uma formidável geradora de escrita”⁵², vimos que as passagens de tipo itinerante favorecem o ato de deixar marcas nos lugares atravessados. Estabelecemos mais especificamente, uma ligação entre o contexto geográfico e histórico do porto da Horta com a presença das pinturas dos navegantes, o que permitiu demonstrar que o aumento da navegação recreativa está relacionado com o início desta prática.

Sendo um modo privilegiado de registo tanto da memória física como dos conteúdos, a escrita é usada para manifestar a presença do escritor e a sua relação com o ambiente. A presença mais frequente de letras irregulares confirma que se trata de uma prática informal ou de “não-especialistas”, segundo os termos de Finizola (2015 p. 34), característica dos letreiramentos vernaculares. No caso da marina hortense, isto é ainda mais reforçado pelo facto de se tratar de escritas de passagem, correspondendo a uma situação excecional. Vimos também que não são marcas isoladas, mas que participam na formação de um coletivo e da singularidade de um lugar.

Após a apresentação dos letreiramentos a partir de uma classificação, propõe-se esta recolha fotográfica como concretização da parte prática sob a forma de um livro que se inscreve nas iniciativas locais de registo e sintetiza elementos da presente pesquisa. Com a intenção de fazer uma maior divulgação da riqueza tipográfica do porto da Horta, este projeto deverá continuar em breve com uma (auto-)edição e com exposições das imagens captadas.

Posteriormente, a pesquisa poderia aprofundar-se sobre a classificação dos letreiramentos ao relacioná-los com as suas fontes de inspiração, em particular, com as tipografias impressas nos lados dos barcos. Ambos os pontos preconizam sempre a

⁵² Tradução nossa. No original “Le voyage est un formidable générateur d’écriture.”

necessidade de um tempo de investigação maior, quer na observação da elaboração das pinturas que evolui ao longo do tempo (com a aparição de ferramentas como o spray e o stencil) e o seu impacto na construção das letras, quer para aprofundar os contactos e desenvolver mais proximidade com navegantes e habitantes o que permitirá descobrir novas informações.

Na sequência desta pesquisa poderão surgir outros projetos de investigação, como o estudo comparativo das pinturas existentes noutros espaços portuários e das diferenças práticas da escrita e da sua passagem em diferentes lugares. Poder-se-á ainda analisar os artefactos da marina hortense que mostrem a existência ou não de um universo gráfico específico dos navegantes. Além disso, novas propostas de arquivo das pinturas poderão ser concretizadas, nomeadamente, através do meio digital.

Como demonstrado, além de refletir passagens dentro de um espaço, a prática poética de deixar uma marca fala dos nossos modos de vida e constitui uma verdadeira cultura vernacular que o design tipo-gráfico deve observar e preservar. O presente trabalho de conclusão de mestrado procurou seguir esta intenção sendo, no entanto apenas o início de um estudo muito mais amplo de registo e de publicação das escritas de passagem, em particular, do porto da Horta.

Bibliografia

- (14 de junho de 1980). *O Telégrafo*, 4. Horta: Francisco S. G. Jr. Obtido em 11 de maio de 2017
- Allys, F. (s.d.). *The green line*. Obtido em 20 de agosto de 2017, de Francis Allys: <http://francisalys.com/the-green-line/>
- Babo, M. A. (outubro de 2009). Escrita, memória, arquivo. *Revista de comunicação & linguagens*(40), pp. 45-51.
- Barreira, G. C. (1995). *Um olhar sobre a cidade da Horta*. Horta: Núcleo Cultural da Horta.
- Barrio, A. (2000). *Regist(R)os*. Porto: Fundação de Serralves.
- Barthes, R. (2009). *O prazer do texto precedido de: Variações sobre a escrita*. (L. F. Sarmiento, & M. M. Barahona, Trans.) Lisboa: Edições 70.
- Benjamin, W. (1989). *Paris, capitale du XIXe siècle : le livre des passages*. (J. Lacoste, Trad.) Paris: Cerf.
- Breton, P., & Proulx, S. (1997). *A explosão da comunicação*. Lisboa: Bisâncio.
- Calvet, L.-J. (1996). *Histoire de l'écriture*. Paris: Pluriel.
- Cardoso, R. (2012). *Um design para um mundo complexo*. São Paulo: Cosaic Nafy.
- Catarina. (6 de junho de 2011). *junho 2011 « Bem-vindo a bordo!* Obtido em 25 de setembro de 2017, de Bem-vindo a bordo!: <http://www.veleiro.net/luthier/?m=201106>
- Chastanet, F. (2007). *São Paulo Signature*. Toulouse: XG Press.
- Christin, A.-M. (2009). *L'image écrite ou la déraison graphique*. Paris: Flammarion.
- Courant, S. (2011). *Voyages et Graffiti, l'espace marqué*. Obtido em 22 de abril de 2017, de Déroutes & Détours: <http://www.deroutes.com/AV7/graffiti7.htm>
- Courant, S. (janeiro de 2016). *Inventaire des écritures de voyage*. Obtido em 26 de setembro de 2017, de Le Temps Imaginaire: <http://www.le-temps-imaginaire.fr/5-voyage/travaux-de-l-universite/inventaire-des-ecritures-de-voyage.html>
- de Certeau, M. (1994). *A invenção do cotidiano: 1. Artes de fazer*. (E. F. Alves, Trad.) Petrópolis, Rio de Janeiro: Vozes.
- Debord, G. (dezembro de 1956). La théorie de la dérive. *Les lèvres nues*(9).

- Didi-Huberman, G. (2008). *La ressemblance par contact, archéologie, anachronisme et modernité de l'empreinte*. Paris: Minuit.
- Didi-Huberman, G. (2010). *Atlas. How to Carry the World on One's Back?* Madrid: TF Editores; Museu Nacional Centro de Arte Reina Sofia.
- Duarte, M. (1988). *Marina da Horta*. Horta: Junta Autónoma do Porto da Horta.
- Eller, E. (2014). *Letras do cotidiano: a tipografia vernacular na cidade de Belo Horizonte*. Belo Horizonte: UEMG, Universidade do Estado de Minas Gerais.
- Faupin, S., Boulanger, C., & Piron, F. (2010). *Habiter poétiquement le monde*. Lille: LaM.
- Finizola, M. d. (2010). *Panorama tipográfico dos letreiramentos populares: um estudo de caso na cidade do Recife. Dissertação de mestrado em Design da Informação*. Recife: Universidade Federal de Pernambuco.
- Finizola, M. d. (2015). *A tradição de letreiramento popular em Pernambuco, uma investigação acerca de suas origens, forma e prática. Tese (doutoramento)*. Pernambuco: Universidade Federal de Pernambuco UFPE.
- Fraenkel, B. (1992). *La signature, genèse d'un signe*. Paris: Gallimard.
- Fraenkel, B. (2005). *Les écrits de septembre*. Paris: Textuel.
- Fraga, J. C. (1990). *Porto da Horta, Faial, Açores (38° 32' N 28° 38' W), uma seleção de textos da autoria de velejadores estrangeiros que à Horta aportam entre 1817 e 1987*. Horta: Núcleo Cultural da Horta.
- Fraga, J. C. (1996). *Marina da Horta 1986-1996*. Horta: Junta Autónoma do Porto da Horta.
- Fraga, J. C. (agosto de 2012). *Yachting nos Açores*. Obtido em 23 de julho de 2017, de Gentes da Diáspora: http://www.adiaspora.com/_port/gentes/artigo/yachtingacores.htm
- Gouveia, A. P., Pereira, A. L., Farias, P. L., & Barreiros, G. G. (2007). Paisagens tipográficas - lendo as letras na cidade. *InfoDesign Revista Brasileira de Design da Informação*, 1(4), pp. 1-11.
- Heller, S., & Ilic, M. (2004). *Escrito a mano; diseño de letras manuscritas en la era digital*. Barcelona: Gustavo Gili.
- Ingold, T. (2007). *Lines, a brief history*. Londres: Routledge.
- Jubert, R. (2005). *Graphisme, typographie, histoire*. Paris: Flammarion.
- Laplantine, G. (1993). *Inscriptions lapidaires et traces de passages formation de*

- langages et de rites. Em N. L. BELMONT, *Ethnologie des faits religieux en Europe* (pp. 137-159). Strasbourg: C.T.H.S.
- Leroi-Gourhan, A. (1984). *Evolução e técnicas*. (Vol. 1. O homem e a matéria). (F. P. Basto, Trad.) Lisboa: Edições 70.
- Lobão, C. (2003). *Pinturas dos mares*. Horta: Clube de Filatelia "O Ilhéu", Câmara Municipal da Horta.
- Lobão, C. (2009). *Na rota das ilhas; pinturas de bom vento*. Horta: Clube de Filatelia O Ilhéu.
- London, J. (1997). *Vagabundos cruzando a noite*. (A. Barradas, Trad.) Lisboa: Antígona.
- Madruça da Costa, R. M. (07 de agosto de 2006). *Breve esboço sobre a história do Faial*. Obtido em 06 de julho de 2017, de <http://www.inventario.iacultura.pt/faial/horta/historia.html>
- Marrou, L. (2014). Horta, un port açorien entre trois mondes. Em L. Vidal, & D. Poton, *Du Brésil à l'Atlantique. Essais pour histoire des échanges culturels internationaux* (p. 284). Rennes: Presses universitaires de Rennes.
- Martins, B. G. (2005). *Tipografia popular: potências do ilegível na experiência do cotidiano. Dissertação de mestrado em Comunicação Social*. Belo Horizonte: Universidade Federal de Minas Gerais.
- Mendonça, L. (2000). *História dos Açores, Visão geral (sécs. XV-XX)* (2a edição ed.). Lisboa: Nova Gráfica.
- Powers, S. (1999). *The art of getting over. Graffiti at The Millenium*. New-York: St Martin's Press.
- Rosa, H. (2010). *Accélération. Une critique sociale du temps*. Paris: La Découverte.
- Tom. (20 de maio de 2008). *Tour de l'atlantique - Transat en voilier - Le Grégat: Le trajet prévu*. Obtido em 26 de setembro de 2017, de Le Grégat: <http://www.le-gregat.com/2008/05/le-trajet-prvu.html>
- Warmerdam, M. V. (2011). *Close by in the distance; a catalogue raisonné*. (M. Bloemhevel, Ed.) Rotterdam: Verlag der Buchhandlung Walther König.

Anexos

Anexo 1 – Diário de pesquisa

Anexo 2 – Entrevistas

Anexo 3 – Livros de honra do Peter Café Sport

Anexo 4 – Páginas de blogs de navegantes

Anexo 5 – Fotografias do modo de pintar dos navegantes encontrados na marina

Anexo 1 - Diário de pesquisa

Segunda-feira, 20 de fevereiro de 2017

Cheguei aos Açores. Encontrei Francisco que trabalha na ilha de Faial, embora gostasse de viver no Porto. Ele disse que alguns navegantes pintam nas outras ilhas, mas a tradição das pinturas nasceu na Horta. A ilha sempre teve muitas nacionalidades, está ligada à sua história. Francisco acha que a magia das pinturas reside no facto de elas se apagarem e se renovarem sem fim como um palimpsesto, umas gerações sucedendo às outras. Afirmo que as regatas trazem muito mais veleiros em alturas específicas (maio-junho e setembro-outubro), meses que correspondem ao movimento de migração dos iatistas que passam o inverno nas Caraíbas e o verão no Mediterrâneo, e que têm nos Açores um ponto intermédio.

Francisco indicou-me o restaurante de Genuíno que fez duas circum-navegações pelo perigoso cabo Horn. O seu restaurante é um museu. Cada mesa é uma mostra (de vidro e de madeira) com *souvenirs* dos países por onde passou. Este primeiro jantar permitiu-me entrar em contacto com ele. Durante a conversa ele disse que todos os navegantes passam pela Horta. Para comprovar, ele mostra-me os livros dedicados por Alain Bardiaux [navegador francês] da biblioteca do restaurante. Genuíno conta também que há pessoas que fazem uma pintura e que voltam (várias vezes) e que escrevem as datas (modificando as pinturas). Por exemplo: 1980-1996-2000, etc.

Pergunta: -Vê-se uma mudança entre os oceanos, por exemplo entre a Oceânia e a Patagónia?

Resposta: - Sim e não. Vê-se nas correntes, no tempo, no clima, na cor da água... Marcou um tempo e disse-me em francês; "*Il y a des peintures comme ça* [fez um gesto da mão], *mais il y en a quelques unes qui sont très très bonnes !*" [Há algumas pinturas assim-assim, mas há outras que estão muito, muito boas]. Quer dizer que o cuidado na realização das pinturas é flutuante.

Sábado, 25 de fevereiro de 2017

Esta manhã, voltei a falar com Genuíno no seu veleiro. Segundo ele, as pinturas no chão não ficam muito tempo, as que estão nas paredes estão mais protegidas e mais giras. É principalmente o sol que estraga tudo. Os navegantes compram as tintas aqui na Horta e às vezes, usam a fibra de vidro (componente do barco) para que a sua pintura fique muito mais resistente. A partir de junho há muitos veleiros e pouco espaço para as pinturas, pelo que acontece muitas vezes fazerem-nas umas em cima das outras. Todos os anos, o número de veleiros aumenta. Genuíno não considera esse aumento relacionado com o turismo mas sim com a democratização da vela. Torna-se mais fácil navegar com barcos mais seguros, com GPS, etc. Agora não é preciso ser um

especialista. Genuíno ainda não fez a sua pintura, mas um dia vai fazê-la. Está a viver na ilha e pensa que tem tempo para a fazer. Antigamente, quando não existia a marina, as pinturas faziam-se no outro cais que estava cheio. Hoje em dia, as pinturas estão apagadas nesse paredão.

Depois dessa conversa, fui tirar fotografias das pinturas. Elas são verdadeiramente muitas, não sei se vou conseguir registá-las todas... Reparei num grande número de peças de roupa fixadas com fibra de vidro (essencialmente camisas, mas também roupas íntimas). Ao meio-dia fui comprar uma sanduíche no café da marina pertencente ao Peter desde 1988. Falei um pouco com Luís, que trabalha lá há 29 anos.

Luís acha lindas as pinturas e gosta do início da estação alta com os veleiros (1200 por ano). Chegam 20 barcos por dia, "está cheio". Mostra-me uma foto num calendário pendurado na parede para confirmar a sua afirmação. Ele disse que tem a ver com as regatas, sim, mas sobretudo com os "movimentos de migração" dos iatistas entre as Caraíbas e o mar Mediterrâneo. Os Açores estão no meio e por isso eles param para descansar. Em fevereiro atracam os grandes barcos (as escolas, para que os miúdos aprendam), depois, em maio-junho são os barcos mais pequenos (veleiros, iates). Luís fala do grande barco norueguês que está amarado neste momento ao cais chamado Radich. É uma escola de navegação.

Domingo, 26 de fevereiro de 2017

Hoje acordei muito cedo para fotografar a maior quantidade de pinturas que eu conseguir. Às onze e meia não tinha mais bateria e tinha feito mais de 700 fotos. Quando voltei a casa para recarregar a bateria dei-me conta que não conseguirei registar a marina na sua totalidade. Adotei então um outro método, qualitativo, captar a maior variedade de letras possível. Foi um dia intenso de recolha das pinturas.

Quarta-feira, 1 de março de 2017

Esta manhã o céu estava nublado. No porto ainda está o barco-escola e um outro a descarregar contentores no cais do porto comercial. Fui pedir uma autorização no porto comercial para aceder ao antigo cais onde se faziam as primeiras pinturas. Era a única mulher nesta parte do porto. Quando regressava, vi dois adolescentes com casacos com o mesmo nome que o barco-escola acostado no cais. Comecei a falar com eles em inglês. Tinham acabado de comprar tintas numa loja perto da marina e iam fazer a pintura. Decidi ir com eles. Era um grupo grande, onde se falava maioritariamente holandês. Fizeram uma viagem desde as Caraíbas (St Martins) até Amsterdão. Os jovens, de quinze, dezasseis anos, têm aulas (escola) de manhã e aprendem navegação à tarde. Falei com o professor de física que já tinha experiência em navegação, mas era a sua primeira vez com este tipo de organização. Autorizaram-me a tirar fotos. É a

terceira vez que o barco atraca na Horta, cada ano com uma tripulação diferente (à exceção de alguns membros como o contramestre por exemplo). Portanto, eles fazem uma pintura todos os anos. É a primeira vez que Magda faz esta viagem. Ela está muito emocionada por ver a assinatura que a sua irmã pintou o ano passado, na marina. Ela acha estas pinturas lindas. Os jovens fazem uma nova pintura e repassam o vermelho da pintura do ano passado para ela não se apagar.

Eles fizeram um desenho preparatório. Todos dão sugestões (*brainstorming*). Hugo propôs primeiro a ideia geral que foi adotada pelo grupo. Semelhante à pintura do ano anterior, esta compõe-se de círculos exteriores onde escrevem os nomes da tripulação. Delimitaram o fundo com traços cor de rosa e pintaram o fundo em branco. Depois fizeram o desenho e, por último, escreveram os nomes. Cada um escreveu o seu nome com um lápis ou caneta e depois com um pincel bastante fino e tinta preta. Cada escrita é singular, referindo a assinaturas. Estavam muito concentrados e pintavam as letras em pequenos fragmentos. Durante esse momento, eles falavam muito em holandês apontando a pintura. O contramestre é português. Falei um pouco mais com ele:

João

João tem 29 anos e nasceu em Lisboa. Começou a navegar num otimista aos sete anos. Fez a sua primeira travessia do Atlântico há dez anos, mas não parou nos Açores. O barco (um catamarã) era muito rápido e eles atravessaram em 11 dias. Depois disso, foi como voluntário para essa escola-barco holandesa que lhe deu boleia para Portugal e para as Canárias. Lá não encontrou trabalho e por isso continuou como voluntário até às Caraíbas e acabou por ficar até hoje. Durante as suas férias João fez novamente a travessia do Atlântico com uma outra pessoa e dessa vez, parou na Horta [ele mostra-me a pintura]. Ele disse que o elemento central [uma vela vermelha] era o logotipo presente na vela do barco, mas não referiu nada sobre a forma das letras. Quando voltou a trabalhar no *school-boat*, fizeram-lhe um contrato de um ano. Ele começou como voluntário, passou a marinheiro e agora está como contramestre. A sua namorada, Eva, chega esta sexta. Conheceu-a na Horta e passaram seis meses a navegar, também num *school-boat*. Ele acha que as pinturas são mesmo especiais e disse que este lugar é o único no mundo onde as mesmas se fazem. Todas estas pinturas têm uma história por trás. A Horta é um ponto único. Aqui é possível encontrar muito mais material para arranjar os barcos do que nas outras ilhas.

Quinta-feira, 2 de março de 2017

Esta manhã fui falar com o Diogo que trabalha numa loja que vende material de bricolage. Durante a tarde passei no Peter Café. Está cheio de bandeiras, autocolantes e marcas deixadas pelos navegadores. Reparei numa camisa vermelha, assinada por toda a tripulação do barco-escola que encontrei ontem. José Azevedo mostrou-me os livros de honra do café. Abri o mais antigo datado de 1969, em busca de fotografias de barcos que deixassem ver pinturas na doca. Conseguimos encontrar pinturas da década de 70,

mas ele não encontrou a fotografia que me queria mostrar de 1960. Voltarei sábado, para ver se ele a encontra entretanto. Disse-me para falar com o fotógrafo faialense Vítor Azevedo.

Sexta, 3 de março de 2017

Hoje fui tirar outras fotos das pinturas e falar com Armando Castro, do Porto dos Açores, e José Decq, que é o presidente atual do Clube Naval da Horta. Fui à procura de Vítor Azevedo na cidade e combinei um encontro para amanhã com ele. Passei também na Foto Jovial, mas a senhora só me mostrou fotos da marina dos anos 2010. Fiquei muito decepcionada. Talvez a biblioteca que guarda periódicos da ilha e o museu da Horta tenham mais documentação. Sinto que o fim da viagem se aproxima, queria ficar muito mais tempo.

Na marina, encontrei Eva a namorada de João. Ela é professora de literatura e deu aulas na escola-barco há dois anos. Fizeram uma pintura que está a apagar-se e, por isso, foi comprar sprays num supermercado da cidade. Estão mais baratos que as latas de tinta que se encontram nas lojas perto do porto. Ela põe a tinta num copo e usa um pincel muito fininho. A sua ferramenta é inapropriada para a grande superfície a cobrir. Passa muito tempo a pintar novamente cada nome da tripulação (mais de vinte). Eva disse que o mais importante é preservar os nomes.

Quinta-feira, 11 de maio de 2017

Esta manhã voltei ao Faial. Apanhei uma boleia até à marina da Horta, fui diretamente cumprimentar José Lobão e Armando Castro. Eles disseram-me que daqui a duas semanas o porto vai ficar cheio. “Está quase.” Depois dei uma volta ao cais, reparei numa dezena de barcos e numa nova pintura datada do dia 24 de março. Tentei entrar em contacto com navegantes franceses cujo barco avariou. Eles vêm das Caraíbas para entregar um barco ao seu proprietário na Europa, mas eles têm um problema elétrico na direção do leme, e não conseguem virar para a esquerda. O homem é skyper, a rapariga é surfista. Disseram-me que não têm muito tempo para pensar na pintura.

Esta tarde fui pesquisar à biblioteca, mas não encontrei nenhuma fotos do paredão com pinturas. O jornal salazarista *Correio da Horta* tem bastantes ilustrações, mas quase nunca fala do porto. O outro jornal local, *O Telégrafo* está sem fotos (apenas elementos decorativos em tipografia ou fotografias de eventos excecionais, tal como a destruição de Angra de Heroísmo por um terramoto). No entanto, é uma fonte preciosa de informações sobre as atividades do porto e os iatistas. Indica a chegada do primeiro iatista a atracar na Horta em 1894. A partir de 1971, o jornal começa a enumerar os iatistas. *O Telégrafo* publica igualmente artigos sobre o porto, o seu desenvolvimento, o

turismo, as obras, etc. Desta vez, e depois de ter insistido muito, a FotoJovial mostrou-me fotos antigas do porto! As pinturas apareceram por volta dos anos cinquenta.

Sexta-feira, 12 de maio de 2017

Encontro-me com Nelly, que está a pintar na marina. Estão três tripulantes num veleiro chamado *Beach view*, um casal (Nelly e Tobias) e a irmã do marido (Barbara). Eles passaram um mês no mar. No início era muito bom, com um clima e o mar tranquilos. Algumas semanas depois tiveram 50 nós de vento e ondas de oito metros. Tobias é um navegante muito bom. Era capitão na equipa de vela da sua universidade e sempre navegou. Estudou Belas-Artes, mas trabalhou na distribuição de softwares e viajou muito. Nelly trabalhava nos serviços sociais. Aprendeu a navegar com o seu marido. Ela tem gosto pela pintura e tirou cursos de caligrafia (ambos como lazer).

[Anna] Que tipo de caligrafia?

[Nelly] Qualquer.

O barco é do irmão de Tobias e fez uma primeira viagem em 2013, da Europa para os Estados Unidos. Este ano, estão a fazer a viagem de volta (das costas americanas até a Europa) para devolvê-lo ao irmão. Na pintura vão aparecer os nomes do barco, da tripulação de 2013 e da tripulação de 2017. Eles queriam mesmo “comemorar” a sua passagem e a volta do barco à Horta (Nelly usou várias vezes a palavra de “*comemoration*”). Ela ficaria muito feliz em passar aqui um dia e ver a sua marca. Já levavam o material para pintar com eles porque já tinham ouvido falar das pinturas da Horta e queriam fazer a sua. Tobias estava muito ansioso e não podia esperar pelo último dia para fazer a pintura. Eles decidiram juntos o tema e fizeram um desenho preparatório num papel. Escolheram um lugar ao lado do barco, onde estava uma pintura quase acabada. Tobias aproximou-se e disse: “é a artista do grupo”. Nelly acha a superfície para pintar muito difícil devido à irregularidade da textura do cimento. Ela usa fita cola para delimitar os bordos e um pincel demasiado largo para fazer as letras. As cores usadas relacionam-se com o mar (branco, azul, cinzento) e usam ainda vermelho e verde.

[Anna] Escolheste as cores em função da bandeira?

[Nelly] Oh não, não! Agora parece-se muito com os Estados Unidos, mas eu vou pôr verde também. São mais as cores do mar, o azul, o vermelho...

[Anna] Vocês sentem que fazem parte de uma comunidade de mar, a pintar aqui?

[Nelly] Sim, mais que do mar, uma comunidade de navegantes (usa o termo de *sailor community*).

Nelly acha este lugar muito lindo porque é possível falar com muitas outras pessoas. Ela explica-me que as letras “SY”, que aparecem muitas vezes nas pinturas, significam *Sailor Yacht*. Enquanto estávamos a falar, um homem parou para conversar connosco. Ele vem da ilha do Pico. Ele conta que a pessoa que fez essa pintura [designa uma

pintura onde está escrito “Alegria”] é um pintor, que lhe ofereceu um quadro dele. Mandou-o por correio.

No barco vizinho estão três canadianos. Eles vão fazer a sua pintura amanhã, se o tempo estiver favorável. Já prepararam um stencil porque é mais fácil que pintar à mão. E já escolheram o lugar onde vão deixar a sua marca. É ao lado da pintura de amigos que passaram pela Horta há alguns anos atrás e cujo barco se chama *Dame Licorne*. Tivemos que parar as conversas e a pintura por causa da chuva.

Anexo 2 – Entrevistas

Entrevista 1 – Diogo, que trabalha numa loja de bricolage.

[Anna]: Olá!

[Diogo]: Olá, bom dia.

A.: Tenho algumas perguntas euh... porque tou muito interessada sobre as pinturas da marina e queria saber onde as pessoas compram o material... para fazer as pinturas?

D.: Costuma ser aqui.

A.: Há muitas pessoas que vêm aqui?

D.: Sim.

A.: E que tipo de material usam?

D.: O que usam? Eu tenho uma tinta que é adequada para... para cimento, pa' parede, pa' betão e... madeira. E é aquosa, é acrílico, é com água, para limpar os pincéis é com água, não há diluentes. Seca muito rápido, em... numa hora tá seco, portanto faz a base, rápido, e é muito prático porque não tem diluente, é tudo com água. É mais fácil pa' pintar. Uma latinha custa seis euros, mais ou menos, e eu faço as cores todas que as pessoas querem. Há um catálogo onde a pessoa vê, escolhe a cor que quer e depois faço aqui na máquina.

A.: E, em geral, elas escolhem os mesmos tipos de cores?

D.: Sim, normalmente sim. É o vermelho, o azul, o branco pa' fazer a base, o preto, o azul, o vermelho, o verde, é mais ou menos essas cores assim.

A.: E sabe porquê ou não? Tem a ver com...

D.: O azul tem a ver muito com... talvez com o mar, com o céu... euh penso que será por aí. O preto e o branco, algum emblema, algum símbolo... o azul também se usa muito em símbolos de bandeiras, o vermelho também é muito usado nas bandeiras, de cada país...

A.: Tem a ver com a nacionalidade também?

D.: Sim, tem muito a ver com a nacionalidade, portanto a França é o branco, o azul e o vermelho não é? Portugal é o verde, o amarelo euh...o verde e o vermelho também, e o escudo ao meio que é em amarelo. E depois é o brasão também d' alguma escola ou

universidade, alguma empresa em que normalmente venham esses barcos para cá. Sabe porque é que fazem os desenhos na marina?

A.: Ouvi falar que é uma superstição, não é?

D.: Sim, sim, é para desejar boa sorte na... na viagem deles.

A.: Ah, e o que acha das pinturas?

D.: Euh... em termos de, de estética e, e dessa superstição, acho bonito essa parte. Acho que sim. Agora, em termos de, de, se calhar, de, de poluição ou, ou por outras razões, acho que não, acho que não é, não é o mais aconselhável tar a pintar ali naquela zona, ao pé, ao pé do mar, usar tintas isso não é o melhor.

A.: Ah, está bem...

D.: Mas de resto acho que é uma ideia excelente. Já há muitos anos, muitos, desde que me lembro, já nasci aqui, sempre vivi aqui, e sempre vi aqueles desenhos na marina portanto é um ícone aqui pa' nossa cidade.

A.: Que bom... como que reflete a cidade ou?

D.: Exato, é uma referência muito... muito marcante para quem visita a ilha, aquelas paredes todas pintadas e a razão pela qual é. E... e de vários países, de várias partes de todo o mundo, ali num cantinho onde no futuro a pessoa, quando vier cá, consegue ver outra vez o desenho que fez e repintar ou... ou quando vierem os filhos ou os netos de gerações, passarem por aqui e verem aquilo ali, acho que é... acho que é bom.

A.: E... usam pincéis também?

D.: Sim, sim usam os pincéis, as tintas... [mostra]

A.: De todos os tamanhos?

D.: Sim. Não, é conforme ao desenho. Há quem quer fazer um desenho, está mesmo a despachar e vai embora, há outras que gostam mais de pormenor, é conforme a pessoa também, usam este tamanho muito [mostra-me pincéis grossos], os pincéis, as fitas, os rolinhos, os tabuleiros.

A.: As fitas para... para delimitar ou?

D.: Sim, sim para alinhar o, para alinhar o desenho.

A.: Ah, está bem.

D.: A base, por exemplo para fazer um... um retângulo, passam uma fita para fazer a esquadria para ficar certo, depois pintam o fundo para ficar tudo bonitinho, pa traçar alguma linha, alguma... dá para fazer muita coisa.

A.: E há pessoas que comprem... euh... como se chama? Latas?

D.: Spray? Assim?

A.: Spray, sim.

D.: Ah, sim também. É muito raro.

A.: Ah, sim?

D.: Para fazer um desenho, um trabalho, mais um pormenor, o spray não dá pra fazer assim ou arranjar um cartão, vão fazendo... Mas é preciso ter algum jeito também para fazer isso. Mas normalmente é sempre as latinhas com um pincel.

A.: E também há pessoas que vêm aqui comprar para fazer as letras dos barcos?

D.: Sim, também sim. Eu vendo tintas das embarcações, para dar mesmo antivegetativo, para limar e para dar em baixo e encima da linha d'água, pa' fibra, pa' alumínio, pa' madeira, pas' embarcações de pesca quase todas também. E o *whale watching* também,

das baleias e também tudo que é embarcações. E casas, madeiras, é tudo... impermeabilização... isto é uma areia, é muito abrangente, tem muita coisa.

A.: Ah... e há muito tempo que trabalha aqui?

D.: Eu já trabalho aq... a loja abriu aqui há quatro anos. Quatro... fez este... dia 25, acho que é cinco anosque abriu... só neste espaço. Vamos indo devagarinho, devagarinho...

A.: E você é o... como se diz... o patrão?

D.: Não, aqui na ilha, sou eu que tomo conta desta loja, mas os donos são de São Jorge. Eles contrataram-me para vir trabalhar aqui e para... prontos, fazer crescer o negócio aqui na ilha, como tinha alguma experiência nesta área e para eles facilitava mais um bocado, e então acabei por aceitar porque eu queria abrir por minha conta, este negócio, mas depois desisti da ideia... e esse contacto que fiz na altura é que fez com que eles tivessem a minha referência para me contratar. Por acaso foi interessante.

A.: E então as pessoas que fazem letras nos barco, isso são mais os locais?

D.: Sim, sim é tudo local. Tenho, tenho também muitos clientes que estão emigrados cá, de várias nacionalidades, franceses, ingleses alemães, holandeses.

A.: Ah, sim?

D.: Estabelecidos cá. Há um ou outro com empresa de turismo ou de *whale watching* ou de compra e venda de casas. Eles estão reformados cá, porque estão mais velhos, tão reformados e vivem nos Cedros ou nas zonas da ilha mais calmas, as pessoas gostam de, para descansar. E vêm muito aqui comprar tintas para as suas casa, para isso, para aquilo... mas a maior parte, tudo que é embarcações, para pintar, é tudo muito local. Ou depois pode vir uma ou outra pessoa com iate para cá e que quer fazer uma pequena reparação e então vem aqui compra uma coisa ou outra e vai. Mas não é muito comum, eles virem e repararem o barco aqui. Acontece. Mas é muito raro, é um ou outro. Normalmente, eles contactam com pessoas que têm equipas cá que comprem as tintas, já têm tintas e reparam, fazem tudo, não... até essas pessoas podem vir aqui e não eles.

A.: E há mais material aqui que nas outras ilhas ou é igual?

D.: Euh... eu penso que é igual, acaba por ser igual. Eu aqui... Aqui isto é muito pequeno. Porque o material que existe em quantidades para vender para a construção tem que se ter muito mais, muito mais produto portanto a loja tinha que crescer muito. E tamos a pensar nisso, no futuro, vamos ver conforme as coisas podem, podem correr. Também os stocks é uma coisa que nas empresas não convém por ser muito, porque... é dinheiro que fica parado ali. E, o negócio à medida que vai evoluindo, as coisas também é que vão... devem evoluir a medida que as coisas vão evoluir, acho que assim é o melhor.

A.: Será que posso tirar fotos dos materiais?

D.: Isso é que acho que....

A.: Não é permitido?

D.: Não, acho que eles não querem que se faça isso.

A.: Está bem.

D.: Ok?

A.: Não faz mal.

D.: Mas se precisares de alguma outra coisa, alguma ajuda...

A.: Só o nome da tinta, a marca? Há uma marca específica?

D.: Qual? O...

A.: Para fazer as pinturas.

D.: Não, é uma marca normal. É acrílica, à base de água, o c... acrílico com uma base de água tem uma base muito prática, não há diluente, não há mais nada, é tudo com água. E seca rápido, facilita muito o trabalho, mesmo com as crianças que estão ali a pintar, não tem aquele cheiro forte do diluente, nada disso. É muito prático. Porque eles usavam há dez anos, era estas tintas assim com... sintéticas, que é com diluente. E isso suja muito, tem um cheiro muito forte, depois tem que se usar diluente nas mãos, por não sair bem, depois mete-se nas unhas... é muito trabalhoso, mais é muito resistente.

A.: Muito mais que as outras?

D.: Euh... sim... é provável que seja mais resistente que as outras, sim. Em termos de não perder a cor, o brilho, em termos de durabilidade no pavimento, se for bem feito... se for bem limpo, se for aplicado duas mãozinhas de tinta, fica bom, é mais resistente, do que passar só uma tinta e pronto, fica só uma película muito fininha, se tem duas, fica mais pronto, fica mais resistente, se tem três ainda melhor, e isso também é que dá durabilidade à pintura.

A.: É por isso que às vezes há pinturas dos anos noventa que ficam e uma pintura de 2014 que já está gasta...

D.: Sim, é conforme a tinta que usam também, tem muito influência. O tipo de tinta que se usa e a forma como se pinta. É muito assim. É quase como tudo na vida, não é? [Rir] Conforme a gente vê aquelas coisas é que elas vão surgindo.

A.: Pois é... Como se chama?

D.: Diogo.

A.: Chamo-me Anna... então... muito prazer... Muito obrigada pelas respostas!

D.: De nada.

[Fim da entrevista]

Entrevista 2 - José Azevedo do Peter Café Sport

[José]:-Tá?

[Anna]: Tá.

J.: Portanto euh... como eu te disse o outro dia, nós não sabemos exatamente quando é que começaram as pinturas. O nosso porto só se construiu no século XIX, a partir do final do século XIX, foi terminado no início do século XX, 1908 talvez, à volta dessa data. Pronto. Era uma muralha de basalto, essencialmente, cimento e basalto...era o muro negro do porto. E... eu imagino que nos anos cinquenta, depois da Segunda Guerra mundial, essa é suposição mas ninguém sabe qual foi a primeira. Não existe. Eu tenho imagens dos anos 60 em que já se vê pinturas lá. Mas há muitas pessoas que já pensaram nisso, já escreveram. Ninguém sabe a primeira vez. É uma tradição de arte, o homem é... faz muitas coisas na vida por arte, não é? E ao longo dos séculos fomos gravando coisas sempre em alguns sítios, umas esculpidas na pedra, outras gravadas numa árvore com a faca, outras... é essa... enfim, as pessoas gostam de passar pelo sítio e vão fazendo isso. Aqui ainda se acrescentou a questão do ser supersticioso, não é? Os

navegadores têm... muito dessa mentalidade de superstição. Criaram entre eles a ideia de que quem fizesse uma pintura no porto iria ter uma boa viagem. Entre eles vai... Foi iniciativa deles, foi um pensamento deles, e a coisa foi acontecendo. Depois de... eu gostava mais das pinturas da muralha, porque a muralha não era perfeita, dava... outros tipos de pinturas. Aqui, na marina, onde já há uma superfície mais lisa, é mais tudo igual, as pinturas estão mais... perfeitas, mais artísticas. Mas lá em baixo achava mais diferente euh... mais natural, talvez. Mas pode ser só um desejo da minha parte. [Mostrou-me um livro de honra muito antigo]. Isto é um livro de 1969. 69... em que... na página *web* do Peter podem ver-se estes livros também. Pode virar as páginas uma a uma.

A.: São todas digitalizadas?

J.: Não todas, mas já há muito digitalizadas. Pode ir ver também uma a uma. Este é o Eric Tabarly, o navegador francês. Eric Tabarly, um navegador francês famosíssimo. [Procura nos seus documentos].

A.: Então foram vocês que tiraram fotos de... dos barcos?

J.: Sim, sim, sim. Outros ofereciam.

A.: E então faziam a pintura e deixavam uma palavra aqui...

J.: Sim, e também davam a bandeira no Peter. Os galhardetes. São as três, as três combinações que eles faziam ao porto. O Peter tornou-se uma referência para os navegadores por uma causa muito simples, mas para eles era muito importante. Quando um navegador chegava cá à ilha nos anos 50, 60, 70, até início dos anos 80, não, até ao final dos anos 70, eles deviam ficar no meio do porto até chegar um médico a bordo. Enquanto não houvesse um médico a bordo para ver se eles estavam bem de saúde, eles não podiam sair. Então, havia poucos médicos cá na ilha. Imagina, quando chegavam cá, à ilha, depois de três, quatro semanas, um mês, tens que ficar ali no meio do porto a olhar pa terra. Não era agradável. Então começaram... o meu pai apercebeu-se disto. Então, ia a bordo dos barcos, ia apresentar-se e dizer: “tenho um pequeno café ao lado do porto, são bem-vindos, como que é posso ajudá-los.” Como eles estavam bem, ele dizia: “então dêem-me o vosso passaporte que vou eu falar com o médico.” Porque o médico só vinha a bordo quando havia navios grandes. Não ia a deixar o seu trabalho no hospital para vir ver um barco com uma pessoa, ou duas, ou três a bordo. “Não, esperem, quando houver um navio grande eu vou ver o navio grande e passo por lá.” Mas é desagradável, tás no porto, três, quatro dias à espera do médico. E isto era a vida deles. Mas irritava o meu pai. O meu pai só dizia “o homem tá bem”, o médico só apanhava o carimbo assim, e tá tudo bem. Também não faziam exames, só se faziam quando tava doente. Só olhar; “tá tudo bem? Tá. Pronto”. Uma coisa de burocracia que existia naquele tempo. Mas isso era a primeira ajuda. Depois quando chegavam ao café, nesse dia, fazia-lhes uma receção e uma... oferecia-lhes de beber e a hospedagem. Eles eram respeitados e eram venerados. Porque não eram navegadores, eram aventureiros. A rapaziada nova hoje em dia, são os iatistas. Mas as pessoas, cinquenta anos para cima, não se referiam a esse nome. O nome dessas pessoas era aventureiro. Aventureiros, é o iate, o barco como também é a pessoa. As pessoas mais antig... mais velhas, com mais de cinquenta anos falavam desses navegadores, esses... iatistas,

esses... como aventureiros. Porque muitos deles iam fazer grandes aventuras, chegar aqui deste lado com um barquinho à vela é uma aventura.

A.: Não era muito comum fazer...

J.: Não era...

A.: E mudou... e quando mudou a palavra?

J.: Oh, nos anos... Começou a partir dos anos 80. Isto foi só a aumentar, aumentando todos os anos, depois ficámos baralhados. Quando tínhamos cinquenta barcos, num ano, nós ficávamos felizes. Fizemos uma festa, um bolo, saiu num jornal. Era... foi diferente. E agora vêm cinquenta num dia, é diferente não é? As pessoas começaram a ter outros barcos muito novos, barcos mais confortáveis... Na altura era mesmo aventura, para o prazer da vela, hoje em dia é uma indústria. Há pessoas que são pagas para fazer isso, apesar de viajar pelo prazer... Ah, e o meu pai, pois, além desse apoio pa terra, no dia a seguir levava-os, ia com eles fazer compras na cidade, comprar o que precisavam para o barco, iam ver as pessoas das velas, do material pro barco, os elétricos... para resolver os problemas que eles tinham no barco. Tudo que fosse preciso. Depois começámos a fazer... a receber as cartas... a Posta Restante. Todos os familiares e amigos dos navegadores, ao invés de mandar as cartas pelos correios, começavam a mandar para nós, tás a ver? Hoje em dia as pessoas não podem imaginar a importância de uma carta. Nós temos o telemóvel, mandamos uma mensagem, é tudo muito fácil. Naquela altura, era difícil, estavam meses sem receber notícias. Chegar até ao café, beber uma cerveja fresca e ter a carta ali, era fantástico. E as vantagens que temos é que temos abertos desde manhã até à uma, duas da noite, todos os dias do ano. Os correios fecham o sábado, o domingo, os feriados. Quer dizer, tens os horários, tens que fazer a fila e tal... chegavam aqui com uma pequena carta, uma cerveja e bomba! Tavam feliz! Era bom. Portanto, o café tornou-se o símbolo de apoio e de amizade aos navegadores. E as pessoas que faziam grandes aventuras, escreviam livros, começaram a falar do Peter aos poucos... [procura documentos]. Eu gostava de encontrar uma foto das pinturas dos anos sessenta ou setenta. Não tou a encontrar nenhuma...

[Procurámos durante muito tempo]

Epá, nos anos cinquenta é seguro que haja.

A.: Sim?

J.: É seguro.

A.: E o que é que o faz pensar isso?

J.: Porque já temos provas que existem nos anos sessenta. Porque é que não existiriam dez anos antes? Depois da guerra quando os iates mais ou menos chegaram, eram poucos mas... Olha essa [Mostra uma fotografia]. Acho as pinturas fantásticas.

A.: O café tem um papel de memória muito importante...

J.: Sim, sim, sim, tem porque faz anos. [Mostra uma fotografia] Em 77 já tinha bandeiras no bar, tás a ver.

A.: As pinturas, as bandeiras e os livros começaram na mesma altura?

J.: As pinturas, na minha opinião, são ainda mais antigas.

A.: E como começaram a deixar as bandeiras no bar? Foi assim?

J.: Foi. Nós nunca pedimos, não, não, mesmo não. As assinaturas, sim, pedimos. No livro, deixar uma palavra ou... isso sim.

[Atendeu o telemóvel e encerrámos a entrevista].

Entrevista 3 – Armando Castro do Porto dos Açores do Faial

[Anna]: Ok... então, como é que começou a trabalhar na marina?

[Armando Castro]: É uma paixão que se tornou a minha profissão. Comecei a navegar aos 18 anos, fiz a minha primeira regata entre a França e os Açores (Sables d'Olonnes-Horta). E depois comecei a trabalhar na área. Já há 14 anos que trabalho para o Porto.

A.: Quando é que começaram essas regatas?

AC.: Portanto, as regatas começaram para desenvolver e promover a marina da Horta. Há 30 anos, mais ou menos. Existem muitas regatas entre a Horta e França: La route des Hortensias, les Sables d'Olonnes, Figaro, a regata Morca poursuit race, que agora se chama Azap, em Ponta Delgada... e depois com a Inglaterra também. Desenvolvemos uma política de intercâmbio através das regatas. Por exemplo, os benévolo da regata Sables d'Olonnes-Horta, que recebem os barcos... às vezes esperam-nos toda a noite! Esses benévolo têm um bilhete de avião para eles conhecerem o ponto de chegada e de partida da regata... portanto, os de cá vão para França e os de França vêm para a Horta. Portanto, há uma ligação muito forte entre o porto da Horta e os franceses.

A.: E sabe porque?

AC.: Porque a França tem uma história marítima, um desenvolvimento importante da construção, da arquitetura naval... Mas o fluxo de barcos já existia antes das regatas. É devido à posição geográfica do anticiclone dos Açores e da história do porto. A Horta é uma etapa técnica dos barcos que atravessam o Atlântico Norte. Um ponto de paragem... Inicialmente, os barcos vinham das Caraíbas até à Europa. Por volta de maio-junho, por causa do tempo. Agora, com as regatas, há mais europeus. E cabem todos na marina porque eles chegam em alturas diferentes do ano. Os europeus chegam mais em agosto.

A.: E... qual é a relação entre a cidade da Horta e o porto?

AC.: A Horta está muita ligada ao seu porto. A Horta é o porto... 12, 13% da atividade económica da cidade vem do seu porto. Então, é muito importante. Os iates contribuem para a atividade económica da cidade. Recebemos 1200 barcos, 6000 tripulantes em média por ano. Normalmente, o período turístico pelos Açores é julho-agosto-setembro. No Faial é maio-junho-julho-agosto-setembro. São dois meses a mais que no resto do arquipélago. E com os voos *low-cost*, há mais turismo. As pessoas chegam de avião e alugam aqui um barco para ir ao grupo central (Pico-São Jorge-Faial). Há um projeto para acrescentar a marina. O projeto está pronto, mas estamos à espera do concurso de abertura, de ter as autorizações... No projeto vai haver mais espaço para acolher os barcos, que é um dos problemas do porto. Está previsto deixar um espaço para construção para as empresas de atividades náuticas, que é uma área em expansão, como o aluguer de barcos, a apneia ou as visitas dos cetáceos, das baleias, dos golfinhos... E está prevista uma praça dedicada às pinturas. Uma praça feita para que os velejadores deixem a sua marca.

A.: Então, as pinturas são bem aceites? Porque, por exemplo, os grafitis são ilegais...

AC.: Não, não, estão autorizadas. As pinturas são muito bem recebidas. É um fenómeno muito interessante, muito... muito giro.

A.: E as pessoas escrevem o nome do seu barco como uma proteção devido à superstição?

AC.: Não, é mais para deixar a sua marca, dizer que passou por aqui.

A.: É mais uma assinatura?

AC.: Uma marca, sim...

A.: Acha que os navegadores reproduzem as letras dos seus barcos nas pinturas?

AC.: Sim e não, depende das pinturas. Há de tudo. Há obras de arte e outros desenhos ou só bandeiras. Não há regras. Quando uma pintura é apagada alguém faz uma outra em cima. As pinturas fazem parte da cidade. Fazem parte do porto e o porto é a cidade. Elas, sim, representam esta passagem, essa diversidade de nacionalidades.

A.: Mmh... E o porto é um... um ponto de encontro obrigatório para os navegantes?

AC.: É um ponto central de encontro e de paragem técnica. Houve um artigo na revista *Voiles et voiliers* que fala disso. O título era, mais ou menos, algo como “*Se rencontrer à Horta*” ou... algo assim. Mas sempre houve muitas nacionalidades na Horta, com a Panamérica, os cabos submarinos, os barcos no porto... Quando eu era miúdo, não tínhamos muitos produtos nos Açores. Então ia de barco, à rama, até aos iates pa trocar leite e pão fresco contra os produtos que não havia nos Açores... uma Coca-cola, ou Fanta... E os iatistas ficavam muito contentes [rir]. Eles também davam postais. Cada iate tinha um postal... uma foto, um postal ou um desenho do seu próprio barco.

A.: O Peter Café tem muitas dessas fotos...

AC.: O Peter Café faz parte da história do porto também. O Peter era muito acolhedor, ajudava sempre os navegadores. Antes de ter Internet, o café servia de ponto de encontro. Quem procurava um *skipper*, uma boleia de barco, ia lá. E depois servia de correio, os navegantes podiam enviar e receber cartas de lá. As pessoas que se tinham encontrado nas Caraíbas reencontravam-se na Horta e faziam muitas festas à noite, inesquecíveis. Todos os navegadores vão lá. Há quem diga que o Peter faz parte dos setes bares mais conhecidos do mundo.

A.: E o Porto tem um arquivo das pinturas?

AC.: Não... O Porto dos Açores não tem arquivos, mas há amadores que tiraram fotos das pinturas e dos barcos. O João Carlos Fraga... Manuel Duarte...

A.: Ok, ok... Tem um barco?

AC.: Sim tenho um. E gostava muito de navegar, mas não consigo. Não tenho muito tempo. Tínhamos o projeto de dar uma volta ao Atlântico com as minhas filhas. Mas uma delas não... não estava muito motivada e então nós não fizemos... E agora elas estão a estudar em Coimbra.

A.: Vão voltar a viver nos Açores depois dos seus estudos?

AC.: Vai ser difícil porque não há emprego na área delas cá. Até talvez tenham que sair do país porque não há saídas profissionais... Mas elas voltam de férias. Elas gostam desta terra. Há uma prática que é de viajar, de navegar com os miúdos antes deles irem pa escola. Dá uma experiência de vida, eles aprendem e vêem coisas muito diferentes, nos outros continentes.

A.: Ah, é muito lindo fazer isso! E... e fez alguma pintura no porto?

AC.: Não! Porque eu sou de cá, eu sou local.
[Fim da entrevista]

Entrevista 4 – Vitor Azevedo, fotógrafo faialense

[Anna]: Ouvi falar na marina que tinha feito um trabalho de registo destas pinturas para a marina?

[Vitor]: Não... não fiz. Houve esse projeto. Mas depois... euh, na altura, houve falta de verbas ou qualquer coisa assim do género e eles desistiram. E havia um projeto também que era para as pinturas antigas da doca, um rapaz que tinha muita habilidade para desenho e pintura ir retocá-las para que não se perdessem. Mas também acabou por não haver verbas. É sempre o mal... da nossa terra, é sempre falta de verbas. E foi pena porque... depois fizeram os *pipelines* ali na doca e, não sei quê, estragaram uma data dessas pinturas. Euh... depois há a história das pinturas, que com certeza já lhe falaram, que é aquela superstição de quem não pinta, quem não deixa desenho na marina, vai ter azar na viagem e com certeza que já lhe falaram disso. Portanto a marina foi inaugurada em 1986 e juro que tenho tudo o mais antigo que ali na doca fiz... fui fotografando-as todas à procura de datas, qual era a mais antiga. Acho que a mais antiga era de 72. Não tenho agora a certeza, mas acho que sim. 1972. Pois também estive no Clube Naval, na direção do Clube Naval algum tempo e arranámos um patrocínio da Robbialac e tinham, para que as pessoas não deixassem de pintar, tínhamos tintas à disposição e trinchas para elas serem obrigadas a pintar, não tinham de gastar dinheiro. Iam ao Clube Naval, pediam as tintas que queriam, levavam, faziam uma pintura e devolviam. Foi... foi, acho que foi engraçado porque ouço que muita gente se calhar não pinta... são poucos, não é muita gente, são poucos... porque, enfim, têm que gastar dinheiro, comprar tinta e não sei quê mais... então resolvia-se o problema dando o material para que eles pintassem. Portanto, de 87 para cá aquela marina encheu-se, é pena que já se tenha perdido muita coisa, o chão da doca, da marina era completamente coberto de pinturas. Eu trouxe-lhe aqui um... trouxe-lhe três fotografias. São da marina. Fui tirar uma foto de uma grua. Um destes carros da EDA para arranjar aí os postos elétricos. E é pena porque neste momento metade desta já desapareceu. Não sei se já deu uma volta por ali?

A.: Sim!

V.: Já não tem esse aspecto, não é...

A.: Sim...

V.: Isto foi pa aí, mil novecentos e... pa e o quê? Quatro anos depois da inauguração, quatro, cinco anos. 1990, pa aí. Noventa e poucos.

A.: E nas pinturas, porque imagino que conhece muito bem as pinturas, há uma recorrência nos desenhos, na maneira de fazer as letras?

V.: Não. Muitos, alguns... esmeram-se muito e arranjam letras desenhadas, outros fazem à balda, de qualquer maneira, depende. Há por exemplo, eu noto mais essa diferença nas tripulações que vêm das Antilhas para a Europa, passam aqui para reabastecer, essas tripulações normalmente são pessoas pagas para transportarem os

iates de um lado para outro, portanto não se esmeram tanto como os que vêm da Europa para cá. Esses, normalmente, vêm cá passar uns dias é a diferença que eu noto mais. E então fazem uns desenhos mais preparadinhos, mais técnicos. É a diferença que eu noto mais nisso. Porque de resto aqueles que vêm dessa direção são pagos para transportar ali o iate, fazem por fazer, porque, pronto, pensam que a viagem vai correr mal se não fizerem alguma coisa e tal [rir].

A.: É mais uma preocupação supersticiosa?

V.: Sim. É mais, é mais isso. Pelo menos, começou a ser assim. No princípio não, não havia essa superstição. As pessoas pintaram e partir daí começou a ser lançada essa ideia de quem não pintasse..., para haver mais gente a pintar, para tornar aquele mais bonito. [rir] Nunca ouvi que barcos que tivessem naufrágios não tivessem pintado, não é? [rir] E... o que é que o posso lhe dizer mais? Não sei sinceramente [rir].

A.: Que acha destas pinturas? Quando vai neste lugar, o que é que acha deste lugar?

V.: Para mim, digamos que é a maior exposição de pintura do mundo ao ar livre. Portanto... a céu aberto. Portanto, juro que é possível que comece a haver em outras marinas também e outras docas, lugares de passagem, mas aqui, na realidade, foi o princípio das pinturas.

A.: Disseram-me que começa a haver nos outros portos dos Açores...

V.: Sim.

A.: Mas porque começou aqui no porto da Horta?

V.: Primeiro, geograficamente, era o ponto mais central entre as Antilhas e a Europa. Portanto, seria quase uma obrigação, passagem obrigatória, para reabastecimento, descanso, enfim... Penso que foi aí que começou a haver as pinturas porque eles paravam aqui, não paravam em outros sítios. E claro que depois.. um ano, as pessoas tinham o cuidado, algumas... essa do Adamastor, eu tirei as letras para ficar só a pintura mas estes navegantes vieram cá pelo menos cinco vezes. E todas as vezes que passaram cá, puseram a data daí na fotografia foi o que eu tirei, o nome do barco e agora não me lembro qual é. E retocavam a pintura. Daí que ela se tenha conservado, mais ou menos, em bom estado. As pessoas tinham o cuidado de fazer isso, outras punham só a data e pronto, não retocavam a pintura. Mas alguns retocavam. O que acho bem.

A.: Sim... sim, permite ter um traço maior.

V.: Pois, precisamente e assinala os anos que passavam cá, este pelo menos quatro ou cinco vezes que já passaram.

A.: E então tem muitas fotos das pinturas, não é?

V.: Sim, tenho, tenho muita coisa, mas tá, eu mudei o lugar onde tinha arrumado o arquivo... Há dois ou três anos eu tive que mudar de sítio e ficou uma confusão terrível ! [rir]. Eu tenho para aí uns... em negativos que eram o que se usava naquela altura, pa aí uns trinta mil. Não é só da marina, é de variadíssimas coisas. Enfim, fiz aí algumas exposições. As últimas foram em 1999 e 2000.

A.: E em cada exposição publicou um livro?

V.: Não. Fazia só um... vá lá um catálogozito com o nome das fotografias onde foram tiradas mas não, nunca fiz livro. Acho que não valia a pena a despesa. [Rir] E mais?

A.: E mais! Euh... como começaram as pinturas?

V.: Começou com os barcos, os arrastões de peixe que paravam ali na doca, os navios de guerra da marinha, eles também começaram a fazer pinturas e não sei quê. Pronto. Não foi só, não só pelos iates mas, toda gente que encostavam ali, ia ali fazer um desenho e tal e é mais ou menos isso.

A.: Mas... há uma explicação do porque é que fizeram isto, antes da superstição... Porque deixaram a sua marca na Horta?

V.: Eu... não sei bem o motivo. Mas acho que aquilo é qualquer coisa para dizer aos outros. “Eu passei por aqui”. Não havia superstição e alguém começou a pintar... Juro que a ideia é essa; “eu passei por aqui.” Quando os outros passavam diziam: “Olha! O Nuno teve aqui.” Juro que deve ter sido isso.

A.: E gostam de voltar e ver que a marca ainda está...

V.: Precisamente. E pessoas que se conheceram aí nas outras ilhas e não sei quê... e que não sabiam se tinha passado por aqui e passado um mês ou dois passaram por aqui. Coisas assim...

A.: E faz parte da cidade? Que imagem estas pinturas dão da cidade?

V.: Eu creio que nos roteiros turísticos uma das coisas que vem anotado e que merece ser vista é precisamente as pinturas da marina. Os cruzeiros vêm aqui, eu sei que eles têm indicação para passar na marina, não para ver a marina que é como todas as marinas, mas as pinturas que lá estão. Porque são muitas nacionalidades, enfim...

A.: Mmh... E... Nota-se uma evolução no estilo das pinturas?

V.: Evolução... não. Porque juro que, ultimamente, até as pinturas têm diminuído o estilo e a maneira de deixar a sua marca. É uma coisa feita mais superficialmente, não têm o cuidado de... Antigamente, antigamente. Há alguns anos atrás, as pessoas tinham o cuidado... deixaram desenhos bonitos, uma coisa, enfim, para ser vista. Hoje juro que ainda há algumas que sim, mas já são poucos.

A.: Há menos diversidade?

V.: A diversidade é muito grande. Há uns, por exemplo, que passaram por uma baleia e fazem o desenho da baleia ao lado, e assim do género. Enfim, o que lhes vem à cabeça na altura. Outros já trazem modelos em papel para depois pôr e pintar. Também já vi isso. Não sei se já foi feito aqui a bordo, se já vinha feito, mas possivelmente há uma coisa para deixar igual por onde passam.

A.: A partir de quando houve esta mudança de estilo?

V.: Não há uma mudança assim temporal, mas digamos que há dez anos para cá a coisa tem vindo a degradar.

A.: O nome do barco e a data são os elementos...

V.: São os elementos principais. O resto vem da veia artística de cada um [rir].

A.: Tem algum barco?

V.: Sim, tenho um catamarã.

A.: E que tipo de letra escolheu para o nome do barco?

V.: Ah foi uma letra normal, digamos umas maiúsculas... Como que ia a dizer. [Toma um papel e escreve em letras bastão o nome do barco] era mais ou menos isto...

A.: E porque em maiúscula, sabe dizer?

V.: Não, por uma questão de ter mais visibilidade. Não me apeteceu nenhum estilo. Só de olhar e ver.

A.: E já pintou na marina?

V.: Não.

A.: Não quer?

V.: Não, isto é para outra gente, para quem nos visita [Rir]

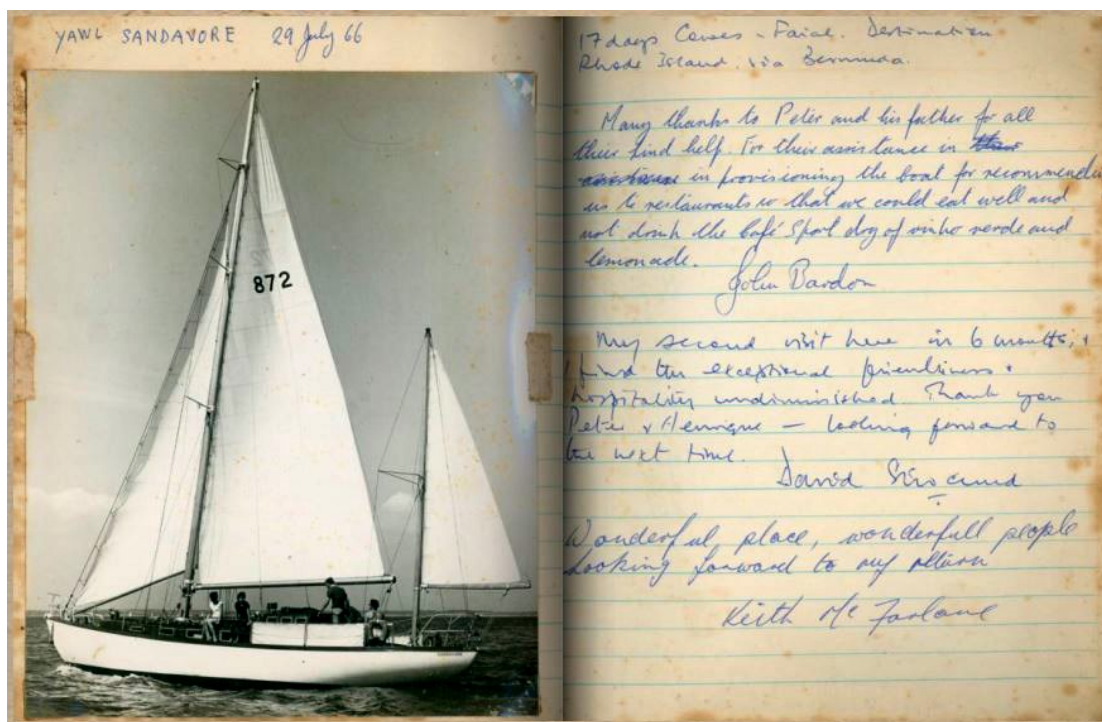
[Fim da entrevista].

Anexo 3 – Livros de honra do Peter Café Sport

O terceiro anexo documenta os livros de honra do Peter Café Sport via fotografias pessoais e *printscreens* dos que estão digitalizados no *website* do café:

http://www.petercafesport.com/pcs/arquivos_historicos.php

Abaixo, um caderno de 1966. Cada navegante escreve uma palavra e muitos deles deixam uma fotografia do seu barco.



As duas fotografias seguintes mostram a presença de algumas pinturas no paredão da doca em 1969.

"KIRRU"

25-VI.1969

Melbourne, Australia




Yacht **ARIELS** FLAG **BRITISH**
 LOA 110 ft.
 Tons 300.


13 crew.

Captain - Harbort Janssen	French
Mate - Taylor Hodge	British
Navigator - Sir Benjamin Linette	French
and R. - Paulson Lyne	British
Engineer - Faust Peter	German
Deckhand - Harbort Jean Claude	French
— de Salade Conrad	French
— Boris Hagel	Argentine
— Orlan also	Brazil
— Philo Jones	British
— Gladys Joerges	USA
— Chuby Eve	Ozark
— Boyferson Jung	USA

not listed



Especially that Bruce, et al. - Brown - very nice
 Mass a Peter et al. - Jones - very nice
 recall. Noun Revolutionaries.



ERIC LE ROUGE → 1968.
Loif l'heureux → 1947.



Toujours Heureux de retrouver les
Hors et HORTA et aux caps Spil-
y oom Galle plus que par Gust.
Witz Galle H. Rux Dider Brachet
Brachet Gust



Anexo 4 – Páginas de blogs de navegantes

Blog do barco Caramel

<http://www.amelcaramel.net/index.php>



La marque du passage de Caramel à Horta. Simple et rapide, elle a le mérite d'exister

Legenda da fotografia: “A marca da passagem de Caramel na Horta. Simples e rápida, ela tem o mérito de existir.”

Em 2007, eles voltaram aos Açores e fizeram uma nova pintura. Escreveram no blog:

“A maioria dos leitores navegantes sabem que os veleiros de passagem pela Horta deixam uma marca artística no cais do porto. Em 2003, Caramel tinha expedido essa formalidade, por falta de tempo (ver foto no relato da viagem precedente). Este ano, os tripulantes levam a coisa a sério. Alain e Daniel prepararam esboços antes de chegar aos Açores, Alain foi buscar pincéis e tintas.”



Blog do barco Umialtak

<http://umialtak.com/>

Na página de destaque encontra-se a mesma tipografia que na pintura do porto. Eles contam a sua viagem e o processo de realização da pintura.

Bienvenue sur le site d' *Umialtak*

Les aventures d'une famille en voilier

Quinta-feira, 28 de julho de 2012

Hoje começámos a nossa pintura na parede de betão da Horta. É uma tradição. Cada tripulação de passagem tem que fazer um desenho num dos cais ou das paredes de betão que rodeiam a marina. A lenda diz também que é um amuleto, então se não se fizer... O esboço é o objeto de um trabalho de equipa. Durante a travessia, cada membro da família fez um desenho e apresentou-o aos outros. O que recebeu as melhores notas foi selecionado (o do capitão!) juntando os elementos interessantes dos outros desenhos. François finalizou o esboço e reproduziu-o na parede.





Sob o olhar atento do nosso capitão-pintor, os outros membros da tripulação pintaram algumas partes. Várias pessoas pararam para falar connosco e tirar fotos. Isto cria contactos com pessoas de todos os lados do mundo (França, Inglaterra, Suíça, Suécia, Estados Unidos...). As fotos permitirão ver a obra final, bem como o *work in progress*.



Sábado, 30 de julho de 2012

De manhã cedo, François vai trabalhar no desenho. Falta trabalhar o logotipo e alguns pormenores.

Domingo, 31 de julho de 2012

Últimos acabamentos na obra Umialtak. Acabou! Recebemos alguns comentários positivos. Deixamos assim a marca da nossa passagem na Horta e da nossa experiência fora do comum.”





Blog “Do bar pro mar” do barco Andante

Encontra-se igualmente uma imagem com a fonte digital do nome do barco que corresponde ao letreiramento pintado na marina.



“Quarta-feira, 18 de julho de 2012

NOSSA PINTURA NO MURO DA MARINA DE HORTA

A pintura no muro da Marina de Horta é algo tradicional para os navegantes que por aqui passam e mais... dizem que não fazer a pintura traz mas sorte... então, vamos lá mostrar nossos dotes artísticos. O primeiro passo é encontrar um lugarzinho pra fazer a obra de arte, afinal qualquer pequeno espaço que exista no chão, no muro, nos postes... está tomado pelas famosas marcas das embarcações de diversas partes do mundo que estão a desbravar os mares.



Encontramos um lugarzinho, já com uma pintura muito velha e que não se podia mais decifrar as inscrições, então... tinta branca por cima pra dar lugar a pintura do Andante... essa é a regra por aqui.



Muito animados, começamos a obra... rrsrrsrrs.



Foram 5 dias para completar o trabalho, um dia passa o fundo e deixa secar até o outro... ai chove... tem que esperar mais, e assim foi...



O Fer desenha e eu pinto.



Tá ficando bonito!



À noite... tivemos a idéia de deixar nossa mão carimbada na pintura e pra lá fomos com as tintas fazer a meleca... rsrsrsrs.





Gostamos do resultado... ficou legal!



Aí está... na Alameda dos Brazucas agora também o ANDANTE... ehehehehe!





Postado por Paula Lamberti e Fernando Mendes às 03:11

3 comentários:

Mauriane e Luiz disse...

Muiito show !!!

Boas navegadas sempre !!!

Mauriane e Luiz
viveravela.blogspot.com

18 de julho de 2012 05:48

Mauricio e Silvia disse...

OBAAAAAAA POSTAGENS NOVASSSSS

!!!!!!RSRSRSRSRSRSRSRSSR

Ficou muito legal o desenho de vcs, com certeza irá trazer muita sorte !!!! E a

Tia Vani, gostou do passeio ?????

Abraços

Mauricio e Silvia

18 de julho de 2012 10:40

Unknown disse...

Paula & Fernando, ano que vem vou fazer 1 risco na sua pintura com certeza.

Parabens!!!! pela conquista..Wand&Bia

24 de julho de 2012 10:05

Anexo 5 – Fotografias dos navegantes encontrados a pintar na marina



As fotografias mostram o barco-escola holandês e as pinturas dos anos passados. Podemos ver algumas semelhanças entre a tipografia do barco (impressa nos casacos dos tripulantes) e a forma das letras pintadas na imagem da esquerda (em baixo), nomeadamente, com a conservação das patilhas. A cor vermelha é mantida na pintura do ano anterior à direita (em cima) e da pintura do ano de 2017 (pintura de direita em baixo).



Estas fotografias mostram o delineamento da base, algumas das ferramentas usadas, bem como o desenho preparatório.



A pintura que o contramestre João fez no ano passado durante uma outra travessia do Atlântico. Abaixo, o modo de pintar da navegante Nelly.

